ANNO I.-VOL. I. *15 Gennaio 1864* FASCICOLO 5.°

RIVISTA MARITTIMA

ITALIANA

LE CARTE NAUTICHE DEL MEDITERRANEO (1)

L'Italia è nel mezzo del Mediterraneo, si prolunga colla Sicilia a breve distanza da Tunisi, separa il mare Mediterraneo in due grandi bacini, l'orientale cioè e l'occidentale, possiede gli ottimi porti di Agosta, di Siracusa, di Taranto e di Brindisi, ove i due bacini in largo canale s'incontrano, ha migliaia di chilometri di sviluppo di coste, le più grandi città ed una immensa popolazione sul mare. Un migliaio di navi italiane passa annualmente lo stretto di Gibilterra, e più di 2000 attraversano i Dardanelli ed il Bosforo. Nessuno degli Stati che toccano questo mare, che si estende 2000 miglia da Gibilterra alla Siria con una larghezza che varia da 80 a 500 miglia, e comprendendo il mar Nero, offre uno sviluppo di 4500 leghe di coste, ha tanto interesse quanto l'Italia ai progressi dell'idrografia, alla perfezione delle carte nautiche del Mediterraneo. Osserviamo adunque qual parte abbia preso l'Italia alla serie di studi che recarono l'idrografia del Mediterraneo al grado d'altezza scientifica, che si ammira da noi e da tutti. Tale progresso sembra infatti prodigio, se ai lavori attuali si paragonano quelli delle precorse età, sebbene in simile specie di lavori l'assoluta perfezione non si ottenga giammai, e molto rimanga sempre a desiderare, anche

(1) Questo articolo fu pubblicato l'11 novembre 1863 nel *Corriere Mercantile*, fu dall'autore rifuso ed aumentato e noi dobbiamo alla squisita gentilezza del commendatore Negri di poterlo ripubblicare in una forma che lo rende quasi totalmente nuovo.

fatta astrazione della necessità di rivedere di quando in quando gli studi per le continue e talvolta grandi variazioni prodotte dalle correnti litorali, dalle alluvioni dei fiumi, e dalle forze cosmiche tuttora attive, che in un punto sollevano, ed in un altro deprimono spiaggie, innalzano isole, o le inabissano ecc.

Non vogliamo risalire alle cognizioni geografiche greche, romane ed arabe: vogliamo restarci nei pratici confini della cartografia navale, e non spaziare nel dominio della cosmografia e delle antiche teorie geografiche. Saremo per gli scorsi secoli contenti del poco, perchè la scienza mancava d'istrumenti a misura, ed era impossibile l'esattezza nei calcoli di longitudine. Inoltre le declinazioni magnetiche, che non costituiscono una scienza affatto precisa nemmeno oggidì, erano in allora malissimo note, e lo stato di guerra perpetuo fra le navi della croce e quelle della luna falcata, impediva gli studi continui e tranquilli nel bacino orientale del Mediterraneo o nei mari di Barberia e Marocco, il che è quanto dire ne toglieva la possibilità nella massima parte delle acque medesime.

Eppure gli Italiani di quella età tentavano di raffigurare in carte quel mare, che loro sembrava sì vasto, benchè non sia che la settantesima parte del Pacifico. Marino Sanuto aveva costrutto una carta del Mediterraneo circa l'anno 1320, ed un disegno di esso fu fatto dai fratelli Pizzigani. Le Cicladi e le isole Jonie vennero delineate da Cristoforo Buondelmonte al principio del secolo XV, e circa il 1478 il capitano Bartolomeo figurò e descrisse le isole e coste da Cerigo infino a Cipro, marcando le distanze fra le diverse località. Si compilarono portolani, e presto moltiplicaronsi a Venezia, ad Ancona, a Genova, a Napoli: tali sono quelli di Benincasa, di Cornaro, di Majolo, d'Oliva, di Millo, di Lupo ecc. Alcuni di essi sono ricchissimi di carte di varie parti del Mediterraneo ed anche del mar Nero, ed hanno tavole solari e lunari, ma sono quasi sempre sopracarichi di fregi, d'indicazioni inesatte o bizzarre, e sommamente difettivi nelle proporzioni. Essi poi sono deficienti di punti astro-

nomici a base delle carte, ed orientali semplicemente colla bussola ora corretta nell'angolo di variazione, ed ora usata quasi mirasse in ogni tempo e luogo precisamente al polo geografico. Non pochi fra i medesimi sono dunque buoni lavori se si considera l'epoca in cui si fecero, ma non lo sono all'occhio della scienza attuale; tali sono per esempio la *Nautica mediterranea* dell'ingegnere pontificio Crescenzio pubblicato a Roma nel 1607, ed il disegno della costa di Candia di Francesco Basilicata (1612). L'Adriatico veniva studiato anche da Giovanni Vitelli e da Gerolino Benaglio: una collezione di carte nautiche si pubblicava dai fratelli Cavallini, e più tardi (1612) appariva lo *Specchio del mare* di Francesco Maria Levanto, che divenne la guida favorita di tutti i piloti. Appartengono poi ad epoca a noi più vicina (dal 1685 al 1718) l'*Atlante veneto*, e l'*Isolario*, del padre Coronelli, che fu assistito per le sue pubblicazioni dalla saggia e benemerita società veneta, gli *Argonauti*, l'Itinerario per l'Arcipelago in Terra Santa di Paolo Gerardo, e da ultimo (1717) la *Veritabile e luminosissima face del mare* dell'abile piloto genovese Sebastiano Gorgoglione, che ebbe sotto vari titoli numerose edizioni. Così l'Italia, per quanto lo consentivano in quei tempi lo stato della scienza, e le condizioni politiche, procurava di conoscere l'idrografia del Mediterraneo, e nessuna nazione ci contese infino al principio del secolo scorso il primato degli studi nel mare, ove l'Italia era una volta e dovrebbe conservarsi regina.

Non eravamo infatti più soli agli studi. Nel 1511 entrava nel Mediterraneo la prima nave inglese. Era un tentativo d'aprire traffico diretto fra l'Inghilterra e questo mare; il commercio inglese si era fino allora esercitato per l'intermezzo di Venezia. È a credersi che la prova riuscisse vantaggiosa, perchè due anni dopo già troviamo un Consolato inglese nel Levante, e presto un secondo ad Algeri. Gli Inglesi prendevano parte ai lavori idrografici e descrittivi nel Mediterraneo, ed un Dudley, da qualche tempo stabilito a Firenze, pubblicava nell'*Arcano*

del mare un'opera che prova nell'autore molta perizia ed ingegno. Anche gli Olandesi, attivissimi compilatori di Atlanti terrestri e marittimi non trascuravano il Mediterraneo, ed i nostri portolani furono utilizzati da Bloem nell'*Europa Marina*, e da Goos nel *Mondo Aquatico*. Vi erano inoltre i portolani dei piloti di Malta, che erano in parte Italiani, e si avevano alcuni lavori francesi. Fra questi ultimi accennerò la superba Mappa eseguita in Provenza da Descelliers (1550), che ora è nel Museo Britannico, e fu mia proprietà, in cui il Mediterraneo vedesi con forma abbastanza vicina al vero. Nè mancavano affatto le carte spagnuole, ma la Spagna doveva, come vedremo illustrarsi più tardi con un magnifico lavoro.

Intanto le carte di mare assumevano carattere di lavori matematici, svestendo quello di semplici disegni e di figure bizzarre. Mi duole il dirlo, ma ciò non seguiva per merito degli Italiani, la scienza e l'attività dei quali già volgeva al tramonto.

I Portoghesi avevano tentato metodi di proiezione per la formazione delle carte, e Mercatore aveva dato l'esempio delle carte a meridiani paralleli, che sono sì opportune ai lavori idrografici; ma l'inglese Wright seppe applicare il calcolo al metodo di Mercatore, che dopo tale perfezionamento divenne quasi generale, e pressochè esclusivo nella cartografia navale. Ond'è che non senza fondamento gli Inglesi denominano sovente la proiezione di Mercatore, proiezione di Wright.

Nondimeno l'idrografia del Mediterraneo era tuttora estremamente imperfetta, perchè le poche o molte spiaggie od isole assunte e delineate erano separate da enormi spazi ove gli studi mancavano. Le località rilevate dovevansi quindi collegare fra loro con tracciamenti presuntivi ed arbitrari; non si avevano buoni elementi astronomici a determinazione precisa, nemmeno dei luoghi cardinali su cui si fondava la carta, e trovavansi quindi sfigurati sovente in modo strano i paesi, le loro posizioni relative e l'ampiezza dei medesimi.

Era l'epoca in cui con Luigi XIV cominciavano a giganteg-

giare le ambizioni di Francia sul possesso del *Lago francese.* De Tourville chiedeva quindi (1685) al ministro della Marina che provvedesse alla formazioue d' una buona carta del Mediterraneo, e l'Accademia delle scienze di Parigi faceva intraprendere prima da Mathieu de Chazelles, poi dai distinti astronomi Padre Feuillet e Giacomo Cassini, ed assai più recentemente dal marchese di Chabert, vasti viaggi per coordinare le carte mediante osservazioni precise. L' emulazione infondeva maggior lena nella marina inglese, ed apparivano le carte del capitano Kempthorne, quelle di Miller e quelle di Dummer. Anche l'Austria voleva riconoscere le sue spiagge nell'Adriatico, e l'imperatore Leopoldo I nel 1702 otteneva dalla regina Anna l'idrografo Halley per tali lavori. Fra tante opere straniere apparivano però due nuovi lavori italiani, cioè: l'*Atlante marittimo delle Due Sicilie* (precisamente delle coste di Napoli e dello Stretto) in 23 fogli di Rizzi Zannoni, e l'*Atlante dell'Adriatico* in 19 fogli. composto sulle indicazioni dello stesso Zannoni, e del piloto veneto Vincenzo du Luccio.

La Spagna possiede quasi 800 miglia di coste lungo il Mediterraneo, ed i Catalani suoi avevano nobilmente gareggiato cogli Italiani durante il medio evo, nei traffichi e nelle fazioni del Levante: poco però avevano operato gli Spagnuoli per l'idrografia. Ma nella seconda metà dello scorso secolo gli Spagnuoli si distinsero in molti mari, ed anche in questo, con una serie di studi di gran lunga superiori a quanti erano stati da qualsivoglia nazione fino allora eseguiti. E l'*Atlante marittimo di Spagna*, di D. Vincenzo Tofigno, in 45 fogli, comparso a Madrid nel 1789, che disegna e descrive tutte le coste del regno sul Mediterraneo e sull'Atlantico, è un superbo monumento d'attività, d'abilità e costanza. E mentre la Spagna non aveva in allora, nè ha al presente una carta generale di terra, basata su una rete trigonometrica completa e perfetta, ma solo ne possiede frammenti collegati fra loro con incerti elementi e dati approssimativi, essa vanta già da tre quarti di secoli nel-

l'Atlante di Tofigno un egregio lavoro che fu modello ad ogni popolo, e comprende ogni sua costa sul mare.

Ad onta però di tanti studi e lavori, le cognizioni idrografiche dell'intero Mediterraneo, al principio del secolo attuale erano ancora sommamente ristrette, confuse ed erronee. Scriveva infatti Maltebrun che egli era sempre in dubbio consultando le carte del Mediterraneo, ed il valente astronomo barone di Zach trovava più esatte le posizioni dei luoghi dell' Oceano indiano, che non alle coste di Barberia. Le differenze di un grado erano frequenti: la stessa latitudine dell'ingresso nell'Adriatico era mal nota, e non si sapeva l'esistenza di molti porti eccellenti. Così due fregate francesi dopo il disastro di Aboukir entravano nel profondo della baia di Bomba e vi stettero realmente in sicurezza, perchè quella baia era ignorata; così nel 1800 la gran flotta inglese di lord Keith ed Abercromby orribilmente danneggiata da un uragano, trovava rifugio con propria sorpresa nella magnifica baia di Marmaritza, e la faceva conoscere al mondo.

Ma già in allora stavano per diradarsi dal nostro mare le nubi. Gli inglesi ordinavano al loro capitano Beaufort di assumere quelle coste, ove avevano trovata la baia suddetta. L'illustre Beaufort riunì ai lavori idrografici ogni sapienza d'investigazioni scientifiche, infuse lo spirito d'esame ed il sentimento di onore nei dipendenti suoi, e la sua nobile scuola si è propagata fino a noi. Gli Inglesi estesero i loro rilievi di Caramania e Pamfilia mano a mano a tutta la Natolia nel Mediterraneo, all'Arcipelago, a Cipro, e li annodarono alle carte di Grecia, risultanti specialmente dalle triangolazioni e rilievi fatti negli anni 1829-30-31 dallo Stato Maggiore della Francia nobilmente gelosa, da altri dati raccolti dal governo greco sulla Tessaglia e l'Epiro, e da osservazioni di costa numerose bensì, ma non riunite a sistema. Questi lavori poi si congiunsero ad altri, pur essi eccellenti, eseguiti in tutto l'Adriatico e nel mar Jonio da Inglesi ed Austriaci, anzi quasi esclusivamente da Italiani al

servizio in allora dell'Austria, con qualche concorso di Napolitani, e si ebbe il magnifico Atlante del *grande cabottaggio dell'Adriatico* in 29 fogli con ampio porlolano, che è l'una delle più belle opere della moderna geografia marittima. Riprendono allo Stretto di Messina i lavori inglesi che circondano la Sicilia e la Sardegna, e quelle di Francia lungo la costa occidentale d'Italia, le sponde francesi e la Corsica. Là incominciano i rilievi spagnuoli e le molte rettificazioni recate dagli Inglesi alle stesse carte di Tofigno, che vennero riprodotte in nuove edizioni dall'Ufficio idrografico di Madrid negli anni 1847 e 1849, e formano la base anche dell'opera inglese del pilotaggio delle coste spagnuole. Seguono le carte imperfette fatte dall'italiano Franzini alle coste del Portogallo, molte delle quali già furono corrette e surrogate parte dagli Inglesi e parte dai Portoghesi. S'incontrano poscia i lavori di Tfiogno nel nord della Spagna, quindi i Francesi dell'Oceano e poscia gli Inglesi, che d'attorno alle isole britanniche veramente sorprendono per la loro immensità. Gli Inglesi estesero le operazioni idrografiche anche a tutta l'ampiezza del mare del Nord fino alle acque descritte nell' *Atlante Danese*, opera che onora altamente il governo di Danimarca e gli idrografi suoi, e si collega all' altro *Atlante idrografico di Norvgia*, che si continua coi modi più perfetti della scienza di questo Stato, che ad onta dell'angustia dei mezzi suoi osò accingersi agli studi dell'enorme linea delle sue coste che i profondissimi golfi (fiords) ad ogni tratto frastagliando moltiplicano. E poichè nel mare del nord la bassezza di quasi tutte le spiaggie ne impedisce la vista da lungi e si diffonde su quelle acque frequente la cecità delle nebbie, così gli Inglesi moltiplicarono in infinito anche nell'aperto del mare i loro scandagli per ben conoscere ogni variazione di fondo ed il navigante col gittare lo scandaglio può nelle differenze del fondo trovare un indizio di via, che invano cercherebbe coll' ottica lente nel cielo velato di brume biancastre. Si ottennero inoltre cognizioni vantaggiose alla costruzione

delle linee telegrafiche sottomarine dalle coste inglesi alle belgiche, alle olandesi ed alle tedesche, e si continuarono quegli interessanti studi sulla vita animale a differenti profondità, che però tornarono più vantaggiosi alle scienze negli abissi d'altri mari di gran lunga maggiori. Tanta grandiosità di rilievi idrografici alle coste della Gran Brettagna ed Irlanda, e nel mare del Nord, non ha, mi sembra, nel mondo nulla d'egualmente mirabile all'infuori dell'immenso Atlante del cabotaggio del litorale orientale e meridionale degli Stati Uniti d'America che ormai per due terzi compito, offre un'infinita serie di piani, rilievi d'ogni specie ed 8000 punti geografici determinati, e si aumenta anche dell'Atlante delle coste occidentali, che più di recente intrapreso, era del pari alacremente assunto allo scoppio infelicissimo della guerra civile. Si calcolò che l'intiero sviluppo lineare di questo stupendo lavoro, incominciato nel 1816 e sempre continuato, per le tante curve di coste e di baie, per le profondità dei canali e l'ampiezza dei piani, comprende circa trenta mila miglia. Essendone universale, e non solo americana l'utilità, chiesi ed ottenni pel Direttore Dallas Bache una medaglia d'oro, che gli fu conferita da S. M. a domanda non già del ministero della Marina, bensì di quello degli Esteri. Ma rientriamo nel Mediterraneo.

Già molte carte dello Stretto di Gibilterra si avevano, ma i pericoli della vicina baia di San Lucar, il vantaggio pratico di ben conoscere le correnti e le contro correnti, il bisogno di sapere ogni nascondiglio possibile dei pirati del Riff, l'utilità di studiare ogni modo di sbocco dallo Stretto, ove talvolta le navi sono impedite anche per lungo tempo dal vento dell'ovest, facevano desiderare nuovi ed esattissimi studi. La Francia li fece coll'opera di Vincendon-Dumoulin, idrografo celebre per gli ottimi lavori originali che eseguì con Dumont-d'Urville nell'ultimo viaggio di questi attorno al globo, e pe' suoi portolani delle coste d'Africa sull'Atlantico, e delle isole sparse pel medesimo, che formano una numerosa serie di carte abilmente

ridotte. Nei rilievi di Dumoulin della costa lungo lo Stretto abbondano i nomi di Italiani: nessuno dei nostri concittadini lo ha però assistito nei lavori, ma egli volle far atto cortese a me, ed agli altri suoi amici personali, col rammentarci. Mediante tali rilievi la Francia ha avvicinato i suoi lavori nel Marocco da un lato alle proprie carte che lungo il mezzodì di quell'impero, il Sous, ed il Sahara aveva già fatto assumere da Roussin, e dall'altro le congiunse alle isole Zafarines colle proprie dell'Algeria eseguite molti anni prima dall'abile ingegnere Dortet de Tessan agli ordini dell'ammiraglio Berard. Dal lato dell'Algeria però la riunione delle carte non è affatto precisa, perchè da Ceuta in poi, non essendo possibile gli sbarchi lungo le barbare coste del Riff, i tracciamenti di Vincendon-Dumoulin cessano dal fondarsi su una rete continua di triangoli stabiliti a terra lungo tutto lo Stretto fra Ceuta e Cadice, ma dipendono da osservazioni fatte sotto vela, dalle latitudini di Pegnon de Velez, di Alhucemas, di Melilla e delle Zafarines conosciute con numerose osservazioni meridiane, e dalle loro longitudini risultanti dal tempo trasportato con cinque crono metri fra questi punti e quelli di Mers-el-Kebir ed Algeri. Lo stesso Dumoulin segnò in un punto l'esistenza probabile d'uno scoglio ch'egli non potè riconoscere, e sebbene sia a consigliare a quanti navigano nello Stretto di tenersi possibilmente lontani dalla spiaggia inospitale del Riff, pure talvolta è necessario di scorrere quelle acque, e gioverebbe accertarsi se quello scoglio realmente vi sia.

Il lavoro di Dumoulin è di molta importanza idrografica, ed io più volte aveva chiesto per l'autore la concessione d'una nostra decorazione. Fu promessa: con mio dispiacere però venne sempre ritardata, e Dumoulin mancò di vita senza averla ottenuta. Assai utile fu il servigio che egli rese alla navigazione: nondimeno i problemi altamante scientifici sulla generale circolazione dei mari, che sembrano essere stati sollevati in origine dal dottor Smith nel 1683 (vedi le Philosophical Transactions),

ed hanno poscia occupato molti dei più grandi matematici, fisici e chimici fino a noi, non furono nelle rapide sue corse idrografiche diligentemente meditati. Bene meriterà della scienza chi dedicherà un nobile lavoro esclusivamente a tali problemi, che per l'essere pressochè identici a quelli riflettenti i passi del Bosforo, dei Dardanelli, di Jenicalè, il Sund del Baltico, e lo Stretto di Bab-el-Mandeb, vogliono tutti in un solo esame comprendersi, sembrando che di essi possa sperarsi contemporanea soluzione.

Lungo le coste di Tunisi subentrano ai francesi i lavori inglesi, e questi continuano ora con rari, ma ottimi piani di vasta scala e d'esecuzione diligente, ora con delineazioni fugaci ed approssimative di sponde totalmente deserte, fino al confine occidentale d'Egitto, dove ritorna tutta la pompa, l'esattezza e lo sviluppo delle carte nautiche inglesi. Ma fra l'Egitto e la Caramania lamentavasi una grande interruzione. Gli Inglesi l'hanno adesso colmata: con una serie di triangolazioni di costa collegarono lungo tutta la Siria le loro carte d'Egitto alle loro carte di Caramania. Inoltre procedendo dalle coste hanno gettato la catena trigonometrica attraverso il Libano, toccato Damasco, e coordinato in una sola rete tutti i punti principali, ch'eransi assunti astronomicamente da Inglesi, lungo l'Eufrate, durante la gloriosa spedizione del colonello Chesney, e da Inglesi, da Francesi, da Tedeschi e da Americani nella valle del Giordano, nel cratere depresso del mar Morto sì interessante per ogni specie di studi, e nell'intiera Palestina.

Avendo così gli Inglesi esaminato tutte le condizioni di navigaziono lungo la costa siriaca, che in un sviluppo di circa 440 miglia manca totalmente di buoni porti, ma ha ad Alessandretta una magnifica baia per sicuro ancoraggio di centinaia di navi di qualunque portata, ed è sì ben situata pei traffici di Aleppo e dell'Eufrate, io non so se persisteranno nella idea di aprirsi colla ferrovia il varco ad Aleppo, non già per Alessandretta, ma per Suvadia, che è l'uno dei punti più pericolosi della costa

siriaca, infamato pei naufragi, e sovente escluso nei contratti d'assicurazione marittima. Egli è vero che questa grande ferrovia delle Indie procederebbe da Suvadia per la pianura dell' Oronte ad Aleppo, laddove seguendo l'altra linea vi sarebbero costose opere ad intraprendere appena lasciata Alessandretta, per oltrepassare le alture, e si dovrebbero inoltre nel piano di Alessandretta aprire canali di scolo delle acque stagnanti che ora vi rendono in vari mesi l'aria pestilenziale; ma nè l'una, nè l'altra opera pare difficile, ed assai più malagevole si presenta l'idea dover formare a Suvadia un porto così ampio e sicuro come sarebbe necessario per l'una delle linee principali delle future comunicazioni del mondo. Mi si perdoni la digressione per l'importanza dell'argomento.

La serie delle operazioni idrografiche nel Mediterraneo continuata per mezzo secolo ridonda a massimo onore d'Inghilterra e di Francia: ne fu promossa la scienza e beneficato il mondo: si ebbe descritto in volumi dottissimi, e figurato in centinaia di fogli lo specchio del Mediterraneo: fu indicato sotto tutte le forme ogni apparenza di terra, ed ogni forma che presenta veduta a distanza e posizioni diverse: si fecero infiniti scandagli ad uso dell'ancoraggio, e numerosi scandagli anche a grandissime profondità per soluzione di problemi generali di fisica, e per riconoscere anche nei baratri del mare le condizioni della vita animale, nella quale ricerca fu sommo il merito ed il successo del professore Edoardo Forbes. Molto si estesero anche le cognizioni geologiche: si coltivò dagli Inglesi con predilezione veramente speciale l'archeologia: furono studiate la ittiologia, la meteorologia, il magnetismo. I volumi insomma che accompagnano le carte nautiche, racchiudono una prodigiosa quantità d'osservazioni scientifiche di ogni specie.

A tutti questi lavori qual parte prese l'Italia? Se facciamo astrazione dai lavori nell'Adriatico da noi incominciati durante il primo regno d'Italia colla direzione di Francia, poi continuati e compiti sotto bandiera austriaca, il concorso italiano

fu nullo. Nè la marina sarda, nè la marina napolitana s'invogliarono a così nobili prove; perfino i due terzi delle coste italiane, e quelle delle grandi nostre isole, si assunsero dai forestieri, ed in altro mio scritto invitai alla revisione di queste carte di costa, e ne ho indicato il motivo. Ma l'Italia potrebbe anche altrove concorrere al miglioramento delle carte nautiche, esaminando nelle moderne qual conto si fece dei nostri antichi portolani. Infatti grandi e numerose catastrofi hanno dimostrato più volte, che gli idrografi moderni cancellarono talvolta senza sufficienti verificazioni bassi fondi e pericoli, che erano marcati negli informi disegni degli antichi piloti. Erano per esempio segnate nei medesimi, e lo furono anche nel grande Atlante idrografico di Billin pubblicato alla fine dello scorso secolo in Francia, gli scogli ai quali battè il Culloden al principio della battaglia di Aboukir non senza pericolo che ne seguisse un disastro' e forse la perdita per gli Inglesi di quella grande fazione. Erano pure nei portolani notate le rupi subacquee presso le quali confidenti in erronee carte giacevano in fatale sicurezza i vascelli di Nelson alla Maddalena, e quelle altresì che furono funeste al *Fulminante*, al *Partico*, alla *Baccante*, all'*Alessandro*, ecc., tutti magnifici legni delle squadre inglesi. Il triste elenco potrebbe moltiplicarsi di più, estendersi alla flotta francese, e forse alla nostra, e dalla marina da guerra alla mercantile. Dovremmo compilare un elenco complessivo dei moltissimi portolani editi ed inediti, che pel massimo numero esistono quasi ignorati da tutti nei nostri stabilimenti, e cogliere ogni occasione onde i nostri legni, quando si trovino inoperosi in opportune stazioni, confrontino con le nuove le carte antiche, e riconoscano se forse non contengono indicazioni omesse nei fogli moderni, e tuttora importanti per la storia dell'idrografia, ed anche per la sicurezza delle navigazioni. Il maggior numero di questi portolani si trova certamente a Venezia, e spero di procurarmene l'elenco preciso da stimabili amici che già mi giovarono ad altre ricerche colà. Quanto ai documenti reperibili nelle altre città itaiane, sarebbe ben facile al Governo del Re l'ottenernecontezza,

Potrebbe pure l'Italia proseguire gli studi tuttora incompleti delle grandi correnti per disvelarne le arcane leggi di moto, e ridurre all'unità di spiegazione, ed all'evidenza di concorde sistema le tante nozioni, che ora si hanno su questi fiumi che nel maraviglioso operamento del mare sono per esso ciò che il circolo vitale del respiro, od il ritornevole corso del sangue sono pel corpo dell'uomo. Mancano ancora d'assai le cognizioni per offrire un quadro completo del fondo del mare. Solamente nell'Adriatico, nel Jonio, fra la Sicilia, Malta e la costa di Tunisi, d'intorno alle Lipari e fra la Toscana e la Corsica, fra la Corsica e Tolone, nello Stretto di Gibilterra, ecc., gli scandagli si sono moltiplicati anche nei profondi bacini, ma restano tuttora a gettarsi infiniti scandagli per ben conoscere la forma subacquea di tutto il Mediterraneo, e specialmente la profondissima valle che sembra fronteggiare la costa africana dall'Algeria infino alla Siria, e nella quale si sono già trovati dei baratri maggiori di quanti si sono finora rinvenuti nel Grande Oceano, benchè minori d'alcuni scandagliati nell'Atlantico australe. Nemmeno abbiamo esatta cognizione della quantità assoluta e relativa dei naufraghi nelle varie parti del mare, e la cartografia del Mediterraneo in questo argomento, la cui cognizione può guidare a provvidenze di cautela ed a misure di sicurezza, è di gran lunga inferiore a quella d'altre regioni, e soprattutto d'Inghilterra e degli Stati-Uniti. Grandissimo è dunque il campo di studi tuttora aperto alla nobiltà ed all'utilità delle ricerche italiane.

I nostri studi dovrebbero possibilmente estendersi anche al mar Nero ed all'Azow, dove la messe scientifica a raccogliersi è grande. Il Porto Eusino fu per tre secoli dalla violenza dei Turchi chiuso alle navigazioni europee, e quindi ad ogni lavoro idrografico: fu poscia donato al commercio dalla potenza e dall'interesse dei Russi, ma la gelosia di essi non lo aperse di guisa che le scienze d'Europa vi potessero direttamente e stabilmente spaziare. Così l'idrografia del mar Nero e dellAzow non fu dagli

Inglesi e Francesi illustrata al pari di quella del Mediterraneo: solo rilevaronsi alcune linee principali per le navigazioni ai porti russi, e quindi il Delta del Danubio, i cui scali si aprirono più tardi, ma già rivaleggiano d'importanza colle piazze moscovite. Era dovere dei Russi di riempire essi stessi la vasta lacuna, ma è forza conoscere che finora abbastanza non fecero. Gli studi dei Russi mirano di preferenza all'Asia: infatti i Russi non offrirono all'Europa pel mar Nero e per l'Azow se non l'Atlante di Marigny, che è al di sotto delle esigenze non solo delle scienze attuali, ma anche della mera idrografia pei bisogni del navigante, mentre presentarono in questi anni, dopo lunghissimi studi, il magnifico Atlante del Caspio. Vero si è però che lungo la costa orientale dell'Eusino gli stessi Russi non avrebbero potuto, nè potrebbero combinare con buone e continue triangolazioni di terra i rilievi di mare finchè non abbiano del tutto domati gli Shapsughi ed Ubichi, contro i quali prosieguono da vari decenni la guerra. Ma ormai gli Abazechi furono dai Russi quasi affatto vinti o distrutti, e lo sterminio degli Shapsughi ed Ubichi è quindi sicuro e vicino. Lungo l'Imerezia non avrebbero poi i Russi ostacolo a lavori perfetti, riunirebbero le loro carte di mare ai superbi loro Atlanti di Georgia e del Caucaso e a quello del Caspio, e gioverebbero al commercio di Poti, la cui importanza è tanto maggiore per la negligenza dei Turchi ad assicurare a Trebisonda con buone comunicazioni le utilità che avrebbe prevalenti per natura. Ma una Commissione scientifica fu di recente destinata dai Russi agli studi dell'Azow, ed è a sperarsi che estenda la sua attività a tutto il mar Nero, le cui condizioni sono sì diverse da quelle del Mediterraneo, e la cui meteorologia finora poco nota vuole esaminarsi in rapporto collo stato fisico dei paesi dell'Europa centrale ed orientale. Noi abbiamo in ciascun anno nel mar Nero e nell'Azow più di 2000 bastimenti italiani: fin dove sia possibile vorrei che l'Italia non vi fosse chiamata dalla sola brama dei lucri, ma anche da glorioso istinto di nobiltà e grandezza.

Io non amplierò il mio dire, anzi mi affretto a conchiuderlo; non so però rinunciare ad una riflessione che da molti anni mi ha tenuto in pena, e quasi invilito. L'Italia che d'ogni terra fu luce, si è ecclissata quando la scienza chiamolla. Infatti nell'agosto del 1853 si radunava in Bruxelles una Conferenza dei rappresentanti di Francia, d'Inghilterra, di Russia, di Svezia e Norvegia, d'Olanda, di Danimarca, del Belgio e del Portogallo, e d'accordo stabiliva o raccomandava un sistema d'osservazioni da farsi in pace od in guerra dalle navi militari o mercantili d'ogni paese nei vari mari, e determinava l'Osservatorio Nazionale di Washington come centro comune, cui si avessero a produrre per esame e per deduzioni scientifiche, gli estratti dei giornali di navigazione. Fu nuovo e sublime spettacolo quella Conferenza mondiale di studi e progresso per l'economia dei popoli, per la sicurezza della proprietà e delle vite! Ma tutti gli Stati d'Italia mancarono alla Conferenza. Accostaronsi poscia alle determinazioni di essa la Prussia, la Spagna, l'Austria, Amburgo, Brema, il Brasile ed il Chili: finalmente n'ebbe rimorso la Sardegna, ed aderì, come aderì la Santa Sede, ma non conosco che abbiamo mai aderito la Toscana e le Due Sicilie; od abbia aderito l'Italia poi che in una famiglia si unì. Ma questo ben so che nelle tante e sì gloriose opere uscite dall'Osservatorio Nazionale di Washington e prima della Conferenza, e dopo di essa, non trovasi menzione giammai di estratti di giornali di bordo inviati al centro comune da navi da guerra o mercantili italiane. Eppure trattasi di studi d'immensa importanza scientifica e materiale, dai quali non deriva ai singoli Governi la menoma spesa. E se consideriamo gli elementi contenuti nei discorsi inaugurati dei Presidenti della Società britannica delle scienze, o nell'eccellente opera periodica americana *Hunt's Merchant's Magazine* troviamo che sale certamente ad un milione annuo di sterline il risparmio, ossia il vantaggio derivato alla navigazione da tali accuratissimi esami delle condizioni fisiche dei vasti mari, perchè ne furono abbreviati di un mese, così in andata come in ritorno

i viaggi a vela dalle coste degli Stati Uniti sull'Atlantico a quelle di California, e dalle spiaggie inglesi all'Australia ed alle Indie, e di quasi mezzo mese i viaggi alla costa atlantica dell'America meridionale. Le quali valutazioni sono calcolate sul medio valore dei noli, e la quantità del tonnellaggio delle derrate attualmente trasportate dall'uno all'altro continente.

Ma se anche nel rimanante del mondo l'Italia volesse essere così ingloriosa ed oscura, non potrebbe esserlo nel Mediterraneo, ove piove degli antichi esempi virtù su di noi. Non vi è sasso nel Levante senza nome di prodezze e di sapienza italiana: i nostri padri navigavano al sole nascente, e furono nostre in vario tempo le isole dell'Egeo disseminate come giardini nel vano del mare. Noi siamo ancor tocchi della dolcezza di quelle istorie, ma non prendiamo veloce consiglio di emulare l'antica attività, e ci basta di vegliare sul Mincio alle chiuse porte del tempio di Giano. Abbiamo da secoli preso forma di maestri: noi ci appaghiamo adesso di quella di discepoli. Cerchiamo invece la gloria che seguita la virtù a modo che l'ombra seguita il corpo: miriamo alla fama, e troveremo l'utilità: noi portiamo da secoli vestigio e natura marinaresca: affatichiamoci in mare, che alfine il commercio paga la sua fatica. Non ci mancano gli ufficiali atti a qualsiasi diligente operazione idrografica: i nostri ottimi lavori geodetici compiti in gran parte della penisola fanno fede della nostra capacità: abbiamo una quantità di Osservatorii astronomici che possono e devono prestarci assai utile concorso, di istrumenti, di personale, di studii. Vorrei anzi che alcuno di questi Osservatorii si facesse centro degli studi del Mediterraneo, e loro desse impulso potente, unità, e veramente scientifica direzione, mentre alcun altro ordinasse in un piano generale gli studii della meteorologia italiana e delle Alpi, che varie nazioni hanno ormai organizzata su vastissima scala, con concordia di metodi, con istrumenti comparati, ecc., in quella guisa insomma che sola può guidare a perfezione di teoria, e forse ad utilità d'applicazione. Non è di onore per

noi che tali studii siano ordinati su mille leghe nella Russia europea ed asiatica, che siano unificati in quasi tutto lo sterminato territorio degli Stati Uniti, delle colonie brittanniche, ed anche delle lande glaciali della Compagnia della Baia d'Hudson, che ora si attivino nelle Alpi elvetiche in 83 differenti stazioni. e già da varii anni si coltivino sotto comune direzione nell'Austria. Minime in tutti i casi sarebbero le spese, salvo solo quelle dei rilievi idrografici, ma queste pure non sono grandi, perchè piccolissime navi bastano per essi. E. nemmeno è grande il numero d'ufficiali d'alta educazione scientifica necessario a tali operazioni. Qualche bastimento inglese non aveva se non il solo Comandante dotato di profonda istruzione; ma gli altri ufficiali si animarono al suo esempio, e quella nave perpetuò la gloria dei lavori nel Mediterraneo. Anzi da essa s'inviarono abili idrografi in altri mari, e rammenterò fra quelli il capitano Graves, che si distinse con King negli stupendi lapendi lavori alla Terra del Fuoco, e poscia riprese le sue nobili fatiche nel Mediterraneo continuando colle idrografiche anche le osservazioni di Forbes, fin quando cadde sotto il ferro d'un assassino, e da me deplorato come uomo di scienza, e come amico privato. Se in ogni viaggio d'istruzione dei nostri allievi di marina si facesse da essi sotto abile scorta eseguire anche qualche rilievo idrografico, io credo, che questo ramo di studii presto s'illustrerebbe fra noi.

Torniamo adunque alla strada che abbiamo smarrita per le volubili ruote del tempo: pigliamo tanto del campo quanto si conviene all'Italia. Sentiamo nobilmente che non si ricompera d'antica ricchezza la presente povertà, che vera povertà è l'attuale che questa già calca le soglie nostre, ed invade fra noi ogni pigro palagio. Sentiamo sulla fronte il marchio della umiliazione, e riconosciamo che la cieca stima nel proprio merito fa di molti inganni. Alla gloria italiana rivolgiamo tutte le concezioni della mente, tutti i desiderii del cuore, tutti gli abiti della vita e le provvidenze del Governo; osserviamo ciò che

dagli altri si opera, e pel varco della vista e della meditazione ci entri pari attività d'illustrarci sui ceruli campi del mare. Piuttosto io voglio con verità offendere, che con falsa lode piacere: rammento che gli Italiani hanno bevuto di larghi sorsi alla coppa della gloria, e muove da giusto e benevolo zelo se scrivo che viviamo in questo argomento della vita intellettuale altrui, e l'attuale abbandono d'ogni lavoro idrografico c'è di vergogna ed anche di danno. Facciamoci adunque la ragione di ciò, ed abbiamo l'animo al meglio. In nessuna scienza, in nessun ordine di studi l'Italia deve sembrare nè diroccato avanzo, nè deserto principio di sublime edificio. Mostriamo che gli anni non valsero a cancellare la nostra vitalità, che le armi straniere ci avevano tolto il Regno, ma il pregio regale era nostro, e in noi dimorava. Ripigliamo i lavori colla cupidigia d'onore cui nessun peso è grave, e ci sia di guida e d'impulso il Governo, la cui opera deve trapassare e precorrere nell'infinito sentiero d'onore la vita e le brame del popolo. Riconosciamo che dall'epoca in cui l'idrografia navale assunse vera forma scientifica, noi abbiamo ammainato le vele e siamo rimasti stranieri ad essa, meno la sola eccezione dovuta ad impulso francese durante il primo Regno d'Italia, e quindi a comando austriaco: riconosciamo che perfino le pubblicazioni ordinarie di annuarii nautici, di portolani moderni, e d'opere di navigazione si fanno quasi esclusivamente a Trieste. Ma bene possiamo risorgere: chi sarebbe colui che nol creda? È quale colui che nol voglia?

NEGRI CRISTOFORO.

TRATTATO DI COMMERCIO
E
DI NAVIGAZIONE TRA L'ITALIA E L'INGHILTERRA.

È stato pubblicato il trattato di commercio e di navigazione tra la regina d'Inghilterra e il Re d'Italia, firmato a Torino il 6 agosto 1863, le cui ratifiche furono scambiate in Londra il 29 ottobre dello stesso anno.

Noi ne rechiamo qui appresso il testo letterale. Avanti però, crediamo bene segnalare che in Inghilterra questo trattato è stato accolto benissimo. L'*Economist* lo chiama un nuovo modo col quale l'Italia ha saputo vieppiù conciliarsi l'Inghilterra sua amica, come con altro simile trattato s'è riconciliata l'altra amica, la Francia. Il *Times* consacrando a ciò un'articolo, dopo aver mostrato che in America si vuole l'unione con la guerra, mentre in Italia si vuole la unione con mezzi pacifici, ragion per cui l'Inghilterra può in Italia non limitarsi alla neutralità, come in America, ma può accordare le sue simpatie e qualche cosa di più, soggiunge queste pregevoli osservazioni:

« Il trattato di navigazione e di commercio fra la Gran Brettagna e l'Italia, marca uno di quegli eventi che sono ricordati nei discorsi reali, e formano un'êra istorica. Non possiamo già dire che questo trattato abbia la stessa importanza che quello conchiuso con la Francia. Ma il più rimarchevole di questo trattato, si è la data, l'epoca in cui l'Italia entra in una nuova vita nazionale.

« Tutto è movimento, animazione, intrapresa, speranza. Lo atterrare barriere consolidate dal tempo, non è facile impresa. Il nord ed il sud, separati da secoli, devono essere amalgamati. L'armata è il gran centro di fusione. Bandiera, disciplina, aspirazioni comuni, hanno creato comunanza di sentimenti. Nei ran-

ghi dell'armata italiana ogni soldato è un italiano, a qualunque provincia appartenga. Ma questo procedere è secondato da opere di pace. Non vi può essere vera politica o sociale unità, senza buone comunicazioni, e quando diciamo che una città è stata *unita* ad un'altra da una linea di ferrovie, esprimiamo una gran verità. Così gl'Italiani hanno costrutto ferrovie tanto rapidamente, che in quattro anni della loro nuova vita, hanno raddoppiato la lunghezza delle linee aperte in tutto il corso anteriore.

« Vien quindi il cabotaggio ed in un sol anno gl'Italiani ne hanno aggiunto 600,000 tonnellate. Ognuno è affaccendato in qualche progetto. Si è in questa circostanza che ci diamo la mano con gl'Italiani con un trattato di commercio, e non potremmo far nulla al mondo che fosse loro di maggiore vantaggio, ricevendone anche noi il nostro profitto.

« Ma non v'ha politica che possa accrescere la prosperità dell'Italia quanto il libero commercio. Per ora questo è il punto debole dell'Italia, e se il trattato con l'Inghilterra inaugurasse un nuovo sistema di tariffe e di diritti, gl'Italiani potrebbero datare il loro progresso finanziario dal 29 ottobre 1863. »

Ecco adesso il testo del trattato di commercio:

Art. 1.

Vi sarà tra tutti gli Stati e possessi delle due alte parti contraenti libertà reciproca di commercio e di navigazione. I sudditi di ognuna di esse parti contraenti avranno la facoltà di entrare liberamente e sicuramente coi loro bastimenti e carichi in tutti i luoghi, porti e riviere degli Stati e possessi dell'altra la cui entrata è fin d'ora permessa o lo sarà nel seguito agli stranieri e godranno rispettivamente negli Stati e possessi dell'altra, degli stessi diritti, privilegi, libertà, favori, immunità ed esenzioni in materia di commercio e navigazione di cui godono e godranno i nazionali.

Art. 2.

All'importazione negli Stati e possedimenti di S. M. Britan-

nica di qualsiasi mercanzia prodotta o fabbricata negli Stati o possessi di S. M. il Re d'Italia, qualunque siane la provenienza e *viceversa*, non saranno riscossi altri o maggiori dazi d'entrata che quelli che si pagano o potranno pagarsi sui consimili articoli prodotti o fabbricati in qualunque altro paese straniero.

Non potrà conservarsi nè imporsi dall'una delle alte parti contraenti alcun divieto all'importazione nei propri Stati e possessi di qualunque mercanzia fabbricata o prodotta negli Stati e possessi dell'altra, senza che tal divieto non sia nell'istessa guisa applicato all'importazione di consimili mercanzie prodotte o fabbricate in qualunque siasi altro paese.

S. M. il Re d'Italia s'impegna ancora a non proibire l'importazione nei suoi dominii e possessioni di qualsiasi mercanzia prodotta o fabbricata nei dominii o possessi di S. M. Britannica qualunque siane la provenienza.

Art. 3.

Sull'esportazione di qualsiasi mercanzia dagli Stati e possessi d'una delle parti contraenti, in destinazione degli Stati e possessi dell'altra, non saranno riscossi altri diritti o maggiori di quelli che si riscuoteranno sui simili articoli esportati per qualsivoglia altro paese straniero. Non sarà imposto divieto all'esportazione di qualsiasi mercanzia dagli Stati e possessi di una delle parti contraenti per gli Stati e possessi dell'altra senza che tal divieto sia applicato nell'istessa guisa all'esportazione di consimili articoli per qualsiasi altro paese straniero.

Art. 4.

I sudditi di una delle due parti contraenti godranno negli Stati e possessi dell'altra eguaglianza di trattamento coi nazionali in tutto quanto ha rapporto col commercio di transito ed anche in quello che concerne magazzinaggio, diritti di rimportazione, favori e drawbachs.

Art. 5.

Qualunque prodotto che può e potrà legalmente importarsi nei Porti degli Stati e possessi di S. M. Britannica sopra bastimenti

inglesi, potrà egualmente importarsi negli stessi porti sopra bastimenti italiani senza essere sottoposti ad altri o maggiori diritti ed oneri di quelli cui lo stesso prodotto andrebbe sottoposto se fosse importato con bastimenti inglesi e reciprocamente tutti i prodotti che possono e potranno legalmente importarsi nei porti o possessi di S. M. il Re d'Italia sopra bastimenti italiani potranno parimenti, ecc. Quell'eguaglianza di trattamento sarà sempre dovuta , sia che le mercanzie provengano direttamente dal luogo d'origine, ovvero da qualsiasi altra località.

La stessa perfetta uguaglianza di trattamento sarà dovuta a riguardo della esportazione in guisa che negli Stati e possessi di una e dell'altra delle due parti contraenti si pagheranno sull'uscita dei prodotti che possono e potranno legalmente esportarsi gli stessi diritti di esportazione e si accorderanno gli stessi favori e drawbacks , tanto se siano esportati sopra bastimenti italiani , quanto sopra bastimenti inglesi, e qualunque siasi la loro destinazione.

Art. 6.

Nissun diritto di tonnellaggio, di porto, di pilotaggio, di faro, di quarantena od altro simigliante od equivalente di qualunque natura o sotto qualsiasi denominazione potrà essere riscosso a profitto dello Stato , di funzionari pubblici , d'individui privati, di corporazioni o di stabilimenti di qualsivoglia specie se tali diritti non siano parimenti riscossi sui bastimenti nazionali. Questa eguaglianza di trattamento si applicherà reciprocamente ai rispettivi bastimenti da qualsivoglia parte o località arrivino e qualunque sia la loro destinazione.

Art. 7.

Per tutto quanto concerne il collocamento , il carico e il discarico dei bastimenti nei porti, bacini, docks, darsene, rade e riviere degli Stati e possessi nei due paesi non potrà accordarsi alcun privilegio ai navigli nazionali il quale non sia parimenti concesso ai navigli dell'altro paese.

Art. 8.

In ordine al commercio di costa e cabotaggio le parti contraenti pattuiscono che i bastimenti e sudditi dell'una godranno negli Stati e possessi dell'altra gli stessi privilegi e saranno trattati nell'istessa guisa dei bastimenti e sudditi nazionali.

Questa disposizione in quanto concerne il cabotaggio coloniale s'intenderà ristretta al commercio sulle coste dei possedimenti di quelle colonie di S. M. la Regina della Gran Bretagna, lo, quali abbiano fatta domanda a S. M., o la faranno perchè permetta il commercio di cabotaggio sulle loro coste ai bastimenti stranieri.

Art. 9.

I bastimenti che a norma delle leggi inglesi e quelli che secondo le leggi italiane sono considerati come bastimenti italiani, saranno rispettivamente considerati inglesi e italiani per gli effetti del presente trattato.

Art. 10.

Le parti contraenti pattuiscono che qualunque privilegio, favore od esenzione in materia di commercio o navigazione, sia dall'una di esse concessa o possa concedersi iu avvenire a sudditi o cittadini di qualsiasi altro Stato, si estenderanno immediatamente e senza condizioni ai sudditi e cittadini dell' altra parte contraente.

Art. 11.

I dazi *ad valorem* che si riscuotono all'importazione negli Stati di S. M. il Re d'Italia saranno calcolati sul valore al luogo della produzione o fabbricazione dell'oggetto importato coll'aggiunta delle spese di trasporto, di assicurazione e di provvigioni necessarie per l'introduzione in Italia e nei suoi porti e possessi sino al porto di scarico.

Per far luogo al pagamento di questi dazi, l'importatore deve fare alla dogana una dichiarazione scritta nella quale siano indicati il valore e la natura degli oggetti importati coll'aggiunta di cui sopra.

Se le autorità doganalì sono di parere che il valore dichiarato è insufficiente, sarà loro facoltativo di appropriarsi la mercanzia mediante il pagamento all'importatore del prezzo dichiarato cor un compenso del 5 p. °[o.

Tale pagamento, come pure la restituzione di qualsiasi diritto che fosse stato riscosso sulla mercanzia, sarà fatto nei 15 giorni successivi alla dichiarazione.

Art. 12.

In ordine alle marche di fabbrica ed ai disegni di ogni specie concernenti articoli di manifattura i sudditi di ciascuna delle parti contraenti avranno negli Stati e possessi dell'altra gli stessi diritti dei nazionali.

Art. 13.

Sarà in facoltà di ciascuna delle parti contraenti di nominare consoli generali, consoli, vice-consoli ed agenti consolari con residenza nelle città e porti degli Stati e possessi dell'altra.

I consoli generali, consoli, vice-consoli ed agenti consolari non potranno però assumere l'esercizio dello loro funzioni sino a che non sono stati approvati ed ammessi secondo le formalità d'uso dal Governo presso cui sono destinati. Essi eserciteranno tutte le funzioni, e godranno di tutti i privilegi, esenzioni ed immunità d'ogni specie che siano accordate ai consoli della nazione più favorita.

Art. 14.

I sudditi di ciascuna delle parti contraenti uniformandosi alle leggi del paese:

1. Dovranno avere piena libertà sià per sè, che per le loro famiglie, di entrare, viaggiare e risiedere in qualunque sia luogo degli Stati o possessi dell'altra parte contraente.

2. Sarà loro facoltativo di affittare o possedere case, manifatture, magazzini, botteghe e locali che saranno ad essi necessarii.

3. Potranno esercitare il loro commercio sia personalmente, sia per mezzo di agenti,

4. Non saranno in alcun caso sottoposti per le loro persone o proprietà, o pei passaporti, permessi di soggiorno o di stabilimento, o per l'esercizio del loro commercio o industria, ad alcuna tassa generale o locale, nè imposta od obbligazione qualsiasi che siano differenti o superiori a quelle che s'impongono e possano imporsi ai sudditi nazionali.

Art. 15.

I sudditi di ciascuna delle parti contraenti saranno esenti negli Stati e possessi dell'altra dal servizio militare obbligatorio, sia nell'esercito, nella marina, nella guardia nazionale, sia nella milizia. Saranno parimenti esenti da ogni ufficio giudiciario o municipale, come pure da ogni specie di contribuzione in danaro od in natura imposta a compenso del servizio personale, e finalmente da qualsiasi prestito forzato, prestazione o requisizione militare.

Art. 16.

I sudditi di ciascuna delle parti contraenti avranno piena libertà negli Stati e possessi dell'altra di acquistare, possedere e disporre di ogni sorta di proprietà che le leggi del paese permettono agli stranieri di qualsiasi nazione di acquistare e di possedervi. Essi potranno acquistare e disporre delle loro proprietà per compra-vendita, donazione, permuta, matrimonio, testamento, successione ab intestato, o in qualsiasi altra maniera, alle stesse condizioni che sono stabilite dalle leggi locali per tutti gli stranieri. I loro eredi o rappresentanti potranno succedere in queste proprietà, e prenderne possesso sia in persona, sia per mezzo di agenti per loro conto, nella stessa guisa e nelle stesse forme legali richieste pei nazionali. In mancanza di eredi e di rappresentanti, le loro proprietà saranno trattate nell'istessa maniera come se appartenessero ad un suddito del paese posto in eguali condizioni.

In tutti questi casi essi non pagheranno sul valore delle loro proprietà altre o maggiori tasse, diritti o carichi di quelli che sarebbero dovuti dai sudditi nazionali. I sudditi di ciascuna delle

parti contraenti, potranno, in ogni caso, esportare le loro proprietà od il ricavo della loro vendita in tutta libertà, e senza essere sottoposti per ciò al pagamento di alcun diritto come stranieri, o di alcun diritto che sia differente da quelli cui andrebbero soggetti in simili casi i sudditi del paese.

Art. 17.

Le abitazioni, gli stabilimenti industriali, i magazzini e le botteghe tenute dai sudditi di ciascuna delle parti contraenti negli Stati e possessi dell'altra, come pure i locali che loro appartengano destinate al commercio saranno rispettate.

Nel caso di perquisizione o di visita domiciliare in tali abitazioni o locali, e nel caso di ricognizioni di libri, carte e conti, non vi si potrà procedere che dietro autorizzazione legale od ordine scritto d'un tribunale od altra autorità competente.

I sudditi di ciascuna delle parti contraenti potranno, negli Stati e possessi dell'altra, far valere i loro diritti, e difenderli avanti i tribunali. Essi, in tal caso, godranno dei diritti e privilegi dei nazionali, e potranno, a pari di questi, affidare la trattazione delle loro cause ad avvocati, procuratori e agenti, i quali abbiano diritto, secondo la legge del paese, di esercitare tali professioni.

Art. 18.

I vascelli da guerra o bastimenti mercantili di una delle parti contraenti, i quali per necessità, o per accidente, trovinsi costretti a rifugiarsi nei porti dell'altra, vi potranno essere riparati, e avranno facoltà di approvvigionamenti, e riprendere il mare, e, in tutti questi casi, non saranno tenuti a pagare altri o maggiori diritti di quelli che sarebbero dovuti da navi nazionali. Però, se il capitano di un bastimento mercantile si trovi nella necessità di disporre di una parte del carico pel pagamento delle sue spese, dovrà uniformarsi in tale caso ai regolamenti ed alle tariffe locali.

Se avvenga che un vascello da guerra o un bastimento mercantile dell'una delle parti contraenti s'areni o faccia nau-

fragio sulle coste degli Stati o possessi dell'altra, queste navi, le loro parti o rottami, l'alberatura e ogni oggetto che vi appartenga, come pure le mercanzie che saranno state salvate, comprese quelle gettate in mare, e il ricavo della loro vendita, e le carte tutte rinvenute a bordo della nave arenata o naufragata, saranno restituite al proprietario, o chi per esso, appena siano reclamate. Nel caso manchi il proprietario, o chi per esso, ogni cosa sarà consegnata al consigliere generale, console, vice-console britannico o italiano del distretto, ove ebbe luogo il naufragio o l'arenamento, dietro domanda, che l'interessato dovrà fare nel termine fissato dalle leggi locali. I consoli, i proprietarii e loro rappresentanti, non saranno tenuti che al pagamento delle spese occorse per la conservazione della proprietà, comprese quelle di salvataggio e simili, che, in casi analoghi, sarebbero dovute dalle navi nazionali.

Le mercanzie e oggetti salvati dal naufragio non saranno sottoposti ai diritti di dogana, se non in quanto vengano dichiarati per la consumazione, ed in questi casi pagheranno solamente gli stessi diritti che sarebbero dovuti se fossero importati sovra nave nazionale.

Occorrendo che una nave debba per necessità entrare in un porto, sia arenata, o faccia naufragio, i consoli generali, consoli, vice-consoli, sono autorizzati ad interporsi perchè sia data la necessaria assistenza ai loro connazionali, occorrendo però la richiesta del capitano padrone o loro rappresentante, quando trovinsi presenti.

Art. 19.

I consoli generali, consoli, vice-consoli, ed agenti consolari di ciascuna delle parti contribuenti, residenti negli Stati e possessi dell'altra, riceveranno dalle autorità locali la maggiore assistenza che possa darsi, secondo le leggi del paese, per l'arresto dei disertori dalle navi delle loro uazioni.

Art. 20.

Il presente trattato, allorquando sarà ratificato, surro-

gherà i trattati vigenti tra le parti contraenti conchiusi il 5 aprile 1847 e 30 dicembre 1854 fra il Governo della Gran Brettagna e quello della Toscana; il 29 aprile 1845 fra il Governo della Gran Brettagna e quello delle Due Sicilie; il 27 febbraio 1851 e 9 agosto 1854 fra il Governo della Gran Brettagna e quello della Sardegna, e sarà in vigore per 10 anni, dalla data dello scambio delle ratifiche del presente trattato, e anche, oltre il detto termine, sino a che non siano decorsi 12 mesi dall'annunzio che l'una delle parti contribuenti fosse per dare all'altra della sua intenzione di farlo cessare, ognuna di esse riservandosi la facoltà di fare all'altra simile dichiarazione allo spirare dei primi nove anni, ed in ogni tempo ulteriore.

Art. 21.

Il presente trattato sarà ratificato dalle due parti contraenti, e le ratifiche saranno cambiate in Londra nel termine di sei settimane, e prima se far si può.

In fede.

Manna.
J. Hudson.

CONVENZIONE DI NAVIGAZIONE

E

TRATTATO DI COMMERCIO

conchiusi con la Francia

(Relazione del deputato Giorgini su tal progetto di legge).

(Continuazione e fine).

Passiamo al trattato di commercio.

La tariffa francese è stata rifusa da capo a fondo. Tutte le proibizioni sono state abolite. Gli articoli, dei quali era proibita l'introduzione in Francia, vi saranno da qui avanti ammessi, mediante un dazio sul valore che varia tra il 5 e il 20 per cento, o mediante un dazio sul peso, che non arriva mai al 30 per cento del valore.

I dazi più o meno gravi che colpivano un numero anche più grande di articoli sono stati notabilmente ridotti.

Finalmente altri articoli, dei quali era proibita l'introduzione, o pagavano un dazio all'entrata, furono dichiarati esenti.

Così fra proibizioni tolte, sgravi ed esenzioni ottenute, oltre 500 articoli godranno di un trattamento più favorevole, e in questo numero sono compresi tutti i prodotti di qualche importanza per il nostro commercio.

Perchè la Camera giudichi del vantaggio che il nostro commercio risentirà da questa riforma, noi abbiamo voluto mettere a confronto i dazi che furono pagati, a norma della tariffa generale, sulle principali merci immesse dall'Italia in Francia nel 1862, con quelli che avrebbero dovuto pagarsi, se fosse stata in vigore la tariffa annessa al trattato. Risulta da questo confronto un risparmio del 75 per cento, che il commercio italiano avrebbe fatto, risparmio che ammonta per quesli soli articoli alla somma di 1,400,308 lire, come può vedersi nell'annessa tabella *A*.

Una diminuzione sul dazio che i tessuti di seta pagano all'entrata ne nostro territorio, è la sola concessione di qualche rilievo che noi abbiamo fatto alla Francia in contraccambio di tutte queste facilitazioni.

Vogliamo noi dire che l'Italia ha ragione di essere molto soddisfatta del trattato di commercio?

Di questo trattato si possono fare opposti giudizi, secondo il punto di veduta nel quale uno si colloca.

Se per termine di confronto si prende il diritto esistente, il diritto anteriore al trattato, si dovrà riconoscere che il trattato è nel suo complesso vantaggioso per l'Italia, che la Francia ha fatte a noi concessioni molto più importanti di quelle che noi abbiamo fatte alla Francia.

Se all'opposto il trattato si considera dirimpetto al diritto generale, alla giustizia assoluta, si dovrà invece riconoscere che il vantaggio rimane dalla parte della Francia; che la Francia stipula realmente per la sua navigazione e per il suo commercio, condizioni più favorevoli di quelle che accorda alla bandiera e ai prodotti italiani.

Come questo dovesse succedere facilmente s'intende.

La tariffa generale francese era delle più elevate, e l'italiana delle più liberali del mondo.

I dazi della tariffa francese, non ostante le forti riduzioni che abbiamo ottenute, restano dunque, generalmente parlando, più elevati dei nostri, e noi siamo ancora, dopo il trattato, molto lontani da quella perfetta reciprocità che potrebbe desiderarsi nell'interesse delle due nazioni; ma il divario non è più così grande com'era sotto le tariffe precedenti, e questo basterebbe a dimostrare l'utilità del trattato.

Dall'altra parte si potrebbe domandare, se la reciprocità sia veramente un principio, una regola di giustizia internazionale talmente assoluta, che ogni trattato, dove non fosse osservata, si dovesse per questa sola ragione respingere. Noi crediamo che questa tesi sarebbe tanto dificile a sostenersi dal punto di vista del regime protettore, come da quello del libero cambio.

E vaglia il vero: o si teme che l'industria straniera più forte schiacci la nazionale più debole, ed è chiaro che per impedirlo, la reciprocità non basta;

O si crede che lo stimolo della concorrenza straniera giovi all'industria nazionale, obbligandola a fare ogni sforzo, per non lasciarsi sopraffare da quella delle altre nazioni, ed e chiaro ugualmente che, ad ottenere questo effetto, la reciprocità non è necessaria.

Qualunque sia l'opinione che si professi sul libero cambio, è dunque evidente che la reciprocità non è il principio sul quale uno Stato possa fondarsi per regolare la sua tariffa, lo scopo che debba proporsi nello stringere relazioni commerciali con altri Stati.

Così noi abbiamo veduta la grande Inghilterra e il piccolo Piemonte slanciarsi primi nella via delle riforme doganali, senza guardare se altri li seguisse; e quanto agli avversari del libero cambio, sarebbe molto dif-

ficile dire in che la reciprocità, come essi la concepiscono, differisca dalla protezione.

La reciprocità non consiste, secondo essi, nella materiale uguaglianza del dazio, da cui i prodotti similari di un'industria sono colpiti all'ingresso nei due paesi: ma in un regime daziario che, tenuto conto delle differenti condizioni nelle quali la medesima industria può trovarsi collocata nei due paesi, tende a ristabilire l'equilibrio alterato da questa differenza, per modo che i prodotti dell'uno arrivino sempre sul mercato dell'altro gravati di un dazio, che non permetta di cederli a un prezzo minore di quello creduto strettamente necessario per rimunerare l'industria nazionale.

Noi diciamo che questo regime sarebbe la protezione, e ne avrebbe tutti gl'inconvenienti. Il suo effetto inevitabile sarebbe ancora la soppressione del commercio internazionale. La ragione di questo gran movimento, che rappresenta una circolazione annua di oltre 20 miliardi, e confondendo tutti gl'interessi, tende a fare di tutti i popoli una sola famiglia, è appunto riposta in quelle naturali disuguaglianze, che la dogana dovrebbe correggere, e sarebbe ridotto a nulla il giorno in cui si fosse riusciti davvero a stabilire un equilibrio fattizio fondato sulla tariffa. Allora la concorrenza straniera non sarebbe più temibile, e l'industria si troverebbe convertita di fatto in una nuova specie di feudalità, che dividerebbe colla dogana il diritto di taglieggiare la massa dei consumatori. Ma l'elevazione dei prezzi restringendo la consumazione, non basterebbe a salvarla da una rapida decadenza, e proverebbe una volta di più, che tutte le violazioni della giustizia ricadono finalmente su quelli stessi. a vantaggio dei quali sono state commesse.

È a bella posta che noi abbiamo parlato di giustizia.

La reciprocità, come il protezionismo, si fondano ugualmente sul falso supposto, che il solo interesse impegnato nella questione del libero scambio, il solo almeno del quale lo Stato debba occuparsi, sia l'interesse di chi vende; che la questione delle tariffe debba per conseguenza dibattersi tutta tra produttori nazionali e produttori stranieri.

Nell'un caso come nell'altro si dimentica che, oltre i molti che fanno in questo mondo professione di *vendere*, c'è il numero anche più grande di quelli che hanno necessità di *comprare*.

Dall'altra parte se al Governo incombesse l'obbligo rigoroso di correggere per mezzo della tariffa la naturale disuguaglianza delle condizioni, nelle

quali s'impegna la concorrenza, non si vedrebbe davvero come quest'obbligo potesse limitarsi al commercio estero. L'industria dev'essere protetta ugualmente su tutti i punti del territorio nazionale; ora è chiaro che il proprietario di ferriere stabilite in una provincia dove il minerale ed il carbone dovessero provvedersi da lontano, i mezzi di comunicazione fossero poco sviluppati, la mano d'opera molto cara, non potrebbe sostenere la concorrenza che gli farebbero sul mercato nazionale i prodotti di provincie più favorite. Egli avrebbe dunque lo stesso titolo per reclamare la protezione dello Stato, lo stesso diritto a essere sostenute in una lotta non meno disuguale. Sono raffinamenti dei quali il regime protettore offrirebbe qualche esempio anche dopo la soppressione delle dogane interne. Così in Francia, prima del trattato coll'Inghilterra, il carbon fossile pagava un dazio di 3 60 la tonnellata, se l'importazione aveva luogo per la frontiera di mare da Sables-d'Olonne a Dunkerque. Questo dazio era invece di 1 80 per tutte le altre frontiere di terra e di mare, eccetto quella della Meuse. per la quale veniva ridotto a lire 1 e 20.

Queste osservazioni ci sembrano sufficienti per ridurre al suo giusto valore il principale argomento che si sia messo in opera contro il trattato. la mancanza di reciprocità.

La teoria della reciprocità è stata veramente un progresso in questo senso, che tra popoli imbevuti d'idee protezioniste essa ha reso possibile un abbassamento graduale della tariffa. Finchè s'è creduto che la riduzione di un dazio qualunque fosse sempre una concessione fatta allo straniero, a detrimento dell'industria nazionale, nessuna riduzione si sarebbe accordata, che non avesse avuto il suo corrispettivo in una riduzione ottenuta. E questo è appunto il servizio che le tariffe convenzionali hanno reso alla causa del libero scambio; la riforma ha progredito nell'ordine dei fatti, anche prima che fosse matura in quello delle idee; e l'esperienza, arrivando in tempo per prender parte a un dibattimento scientifico, che non era anche chiuso, lo ha notabilmente abbreviato.

Due cose dunque in fatto di protezione sono ormai fuori di controversia. La prima è che il libero cambio è lo scopo al quale deve tendere la riforma daziaria; la seconda è che questa riforma non deve essere subitanea, ch'essa deve lasciare all'industria nazionale, lungamente vissuta all'ombra del privilegio, il tempo del quale ha bisogno per riconoscersi, riordinarsi, e compiere la sua trasformazione.

Ma non ostante che questi principii siano oramai ammessi da tutti, le

riforme daziarie sono sempre delle più contrastate. In tutti i luoghi, in tutli i tempi, le industrie che l'abbassamento di una tariffa esponeva al pericolo di veder diminuire i loro profitti, si sono commosse, hanno dichiarata inevitabile la loro rovina, e procurato di usufruttuare, nella difesa dei loro ineeressi, le vive simpatie che eccita a buon diritto la sorte delle classi laboriose. Non ostante le solenni mentite che tante predizioni sinistre hanno semprè ricevute dall'esperienza, non ostante che l'industria nazionale abbia progredito per tutto di pari passo collo sviluppo del commercio estero, esse si sono sempre riprodotte nelle circostanze più diverse.

Tutte le volte che l'industria è stata consultata sull'opportunità d'una riforma doganale, la sua risposta è stata la medesima: *domani si, oggi no.*

L'inchiesta fatta dal Governo francese, all'occasione del trattato di commercio coll'Inghilterra, provò che alcuni prodotti dell'industria francese, fortemente protetti, non solo si esportavano, ma erano ancora, grazie alla protezione, venduti più cari in Francia che all'estero. Tuttavia l'industria chiedeva tempo.

Dio ci guardi dal mettere in dubbio la buona fede di chicchessia. Queste apprensioni sono in gran parte sincere. È il sentimento del pericolo che si desta quando a un tratto ci manchi un appoggio sul quale, a torto o a ragione, si era avvezzi a contare; è l'obbligo di cercare in un raddoppiamento di attività e di sforzi una sicurezza, che non costava nulla sotto il regime del privilegio; e l'inclinazione naturale ad esagerarsi le difficoltà di un'impresa, alla quale uno si trova spinto suo malgrado, e prima di avere acquistata nelle sue forze quella piena fiducia, che solamente il successo può dare.

In ogni modo queste disposizioni, comuni ai fabbricanti di tutti i tempi e di tutti i paesi, bastano a spiegare l'inquietudine, che all'annunzio del trattato conchiuso colla Francia si è manifestata in alcuni distretti manifatturieri. Ma se esse sono una ragione sufficiente per stare in guardia contro apprensioni, che una lunga esperienza ci dà ii diritto di credere esagerate, non ci dispensano dall'obbligo di sottoporre all'esame più attento e più scrupoloso le numerose petizioni che furono in quest'occasione dirette alla Camera.

Un'altra serie di documenti, ai quali doveva rivolgersi la nostra attenzionè, erano i pareri delle Camere di commercio che il Governo aveva stimato utile di raccogliere, e ci aveva comunicati.

Noi non crediamo far torto alle Camere di commercio affermando, che queste corporazioni rappresentano principalmente l' industria manufattrice delle rispettive provincie. Non dovremo dunque maravigliarci, se dopo gli omaggi d'uso resi al principio del libero cambio, esse abbiano chiesto l'aumento, o per lo meno la conservazione delle tariffe esistenti, a favore delle manifatture particolarmente coltivate nel loro distretto. La Camera di Genova è la sola, tra quelle delle provincie manifattrici, che accetti il trattato senza riserve. Essa non vedrebbe inconveniente alcuno che gli stracci, per esempio, andassero da Genova a Marsiglia, e poi da Marsiglia tornassero a Genova convertiti in carta, per essere sotto quella forma rivenduti sui nostri mercati. Ci duole solamente che i principii del libero cambio, così fermamente propugnati nella sua bella relazione sul trattato di commercia, non le siano parsi una guida ugualmente sicura per quello di navigazione. Eppure l' industria dei trasporti marittimi non differisce da tutte le altre! La riserva del cabotaggio alla bandiera nazionale è una vera proibizione, come i diritti differenziali stabiliti a suo vantaggio sono un dazio protettore. L'economia dei trasporti interessa al più alto grado tutte le industrie, che possono fornire materia di cambio internazionale; e poco al commercio gioverebbe la riduzione stessa delle tariffe, se il suo sviluppo dovesse poi trovare un ostacolo nell'elevazione dei noli.

Premesse queste generali considerazioni, noi prenderemo senz'altro ad esaminare quegli articoli della tariffa che hanno sellevato un maggior numero di obbiezioni, e che riguardano :

1° Le seterie ;

2° Le macchine ;

3° La manifattura del cotone.

La seta.

Le seterie italiane sono dalla tariffa convenzionale francese dichiarate esenti.

Per la tariffa generale del 1852 le seterie provenienti dall'estero pagavano alla loro entrata in Italia un dazio di lire 10 ; questo dazio sarà dopo la pubblicazione del trattato ridotto a lire 9, scenderà nel 1866 a lire 6, e nel 1868 resterà invariabilmente fissato a lire 3.

Sarebbe egli vero che questa riduzione equivale ad una sentenza di morte lanciata contro l'industria nazionale?

Disgraziatamente non tutte le cause, dalle quali dipende la superiorità di una nazione in una data industria, si assoggettano al calcolo. Ci sono

le abitudini del commercio, i capricci del gusto, i posti presi, che possono, fino ad un certo punto, alterare a vantaggio di un popolo, e a pregiudizio di un altro, le naturali condizioni della concorrenza; e noi non esitiamo a riconoscere che tutti questi vantaggi, per ciò che riguarda i tessuti di seta, e specialmente le qualità superiori, stanno dalla parte della Francia. I tessitori torinesi, che hanno condotta la loro industria a un così alto grado di perfezione, si lamentano a buon diritto che gli articoli di Francia, per il solo motivo della loro provenienza, sul mercato stesso di Torino si preferiscano ai nostrali, *sebbene siano questi di miglior qualità e offerti a migliori patti*. Ma oltre che i vantaggi dei quali parliamo sono limitati ai tessuti sopraffini, che la moda ed il lusso non cesserebbero di ricercare, quando anche fossero colpiti da un dazio più forte di quello stabilito dalla tariffa convenzionale, tutto ciò che si va ogni giorno ripetendo, per dimostrare la debolezza relativa dell'industria italiana, non può che accrescere la voga della quale le manifatture francesi godono a scapito delle nostrali. Come si combattono le prevenzioni contrarie, quando non si credono fondate, mostrarono di averlo molto bene capito i fabbricanti inglesi. Pochi anni sono, i tessitori di Manchester dirigevano alla Camera dei comuni una petizione, perchè le seterie francesi fossero ammesse nel Regno Unito esenti da ogni dazio; la conservazione dei dazi protettori sarebbe stata, dicevano essi, una causa di discredito pe' loro prodotti sui mercati stranieri.

Per ciò che riguarda le condizioni materiali della produzione, la mancanza di dati precisi, che solamente un'inchiesta estesa ai due paesi avrebbe potuto fornire, non ci permette di dare al confronto una base, diremo così, aritmetica. A raccogliere e verificare questi dati sarebbero occorsi mezzi e poteri dei quali sono in Inghilterra provvedute sempre le Commissioni della Camera, e solamente in alcuni casi tra noi. Dall'altra parte non ci è sembrato che un' indagine troppo minuta, e non mai affatto scevra di contraddizione e di errori, fosse necessaria per dimostrare l'insussistenza dei pericoli dai quali l' industria italiana si crede minacciata.

Il prezzo di fabbrica di nn articolo manifatturato dipende da un gran numero di elementi, che possono combinarsi in proporzioni molto diverse.

Ci sono spese che crescono in proporzione del prodotto. Così per avere due o tre chilogrammi di cotone filato di un dato numero, la spesa da

farsi in acquisto di materia prima e mano d'opera, sarà esattamente il doppio o il triplo di quella che occorre per averne uno.

Ce ne sono altre che affettano tanto meno il prezzo di un articolo, quanto è più grande la massa dei prodotti sui quali si ripartiscono; tali sono le spese per disegni, modelli, e, a un grado minore, le spese d'impianto, d'amministrazione e via discorrendo.

Per le prime noi siamo in condizioni molto migliori dei nostri vicini. I salari sono più bassi da noi che in Francia, e la materia prima costituisce uno dei principali rami della nostra produzione agricola e della nostra esportazione. Quanto alle sete dell'Asia, che l'industria francese impiega di preferenza per alcune qualità di tessuti, e che la Francia stessa riceve di seconda mano dall'Inghilterra, nessuna nazione è meglio situata dell'Italia per istabilire delle relazioni dirette coi porti dell'Indo-Cina. Lo sviluppo della nostra navigazione, lo stabilimento di alcuni consolati nei paraggi, a noi quasi ignoti o dimenticati, dove l'Oriente convita il commercio colla splendida mostra de' suoi variati prodotti, e finalmente l'apertura imminente del canale di Suez assicurano all'Italia vantaggi, dei quali l'arte della seta sarà la prima a giovarsi.

Le spese generali all'opposto costituiscono per noi una causa reale d'inferiorità. Finchè l'Italia fu divisa in più Stati, o, come anche dicevano, nazioni, le fabbriche d'ogni paese avevano un circolo di smercio tracciato dalla sua frontiera doganale. Dovendo esse bastare a tutti i bisogni di un mercato ristretto, erano da ogni parte obbligate a variare la qualità ed a limitare dall'altra la quantità della loro produzione. È questa la peggiore condizione in cui possa un'industria trovarsi rispetto alle spese generali. Ma per non esagerare l'importanza di questa osservazione conviene osservare ancora due cose. La prima è che il setificio, non impiegando nè i vasti opifizi, nè i potenti meccanismi, che occorrono, per esempio, alla manipolazione del cotone o del ferro, è forse l'industria nella quale le spese generali meno influiscono sui prezzi di fabbrica. La seconda è, che la creazione di un gran mercato nazionale, permettendo alle nostre manifatture d'applicarsi esclusivamente alla abbricazione di alcuni articoli speciali, si potranno in tutti i rami dell'industria serica introdurre i perfezionamenti e i risparmi propri della fabbricazione in grande.

Veramente la creazione di un gran mercato nazionale, è piuttosto compenso che guadagno per le provincie che nel 1859 facevano ancora parte dell'impero austriaco. S'intende anzi molto facilmente, come il danno di

una barriera, sorta a un tratto, tra le fabbriche di Como e lo sbocco principale dei loro prodotti, abbia dovuto risentirsi, prima del benefizio, che si sperava dalla soppressione delle bariere interne: ma non ci pare che alle sofferenze, delle quali l'industria di Como si lagna, e che noi crediamo reali, possa venire qualche sollievo dalla tariffa. Il maggior dazio che colpisse le seterie francesi al loro ingresso in Italia, non ci sarebbe di nessuna utilità sulla piazza di Vienna; e quanto all'Italia, noi siamo convinti, che il dazio esistente dovendo abbassarsi gradatamente, e non scendere al suo ultimo limite che nel termine di cinque anni, debba questo tempo bastare, perchè l'industria nazionale pigli nel mercato interno il posto che le appartiene. Col passo di cui vanno le cose, sono cinque anni un periodo abbastanza lungo nella vita delle nazioni.

Le macchine e il cotone.

Prima che si aprissero i negoziati per un trattato di commercio colla Francia, l'industria del cotone che traversava una delle crisi più dolorose, aveva molto insistito, perchè la tariffa del 18 agosto 1860 fosse modificata in un senso favorevole alla fabbricazione nazionale. Il trattato mantenne i dazii stabiliti da quella tariffa: ma il Governo italiano si riservò espressamente il diritto di accrescerli, quando lo credesse opportuno, senza oltrepassare però i limiti indicati dal trattato medesimo. Un'uguale riserva fu stipulata per le macchine. Poco avremo a dire delle macchine.

I diritti d'entrata sulle macchine sono evidentemente un ostacolo allo sviluppo della produzione. Dopo che il vapore e gli organismi di ferro, che il vapore anima e move, hanno rimpiazzato in quasi tutte le industrie la forza muscolare e la mano dell'uomo, sul prezzo delle macchine ha dovuto regolarsi quello di tutti i prodotti. Tutte le industrie sono dunque interessate, sebbene a diversi gradi, perchè i diritti di entrata sulle macchine restino nei limiti di un dazio puramente fiscale. Creare un ostacolo artificiale allo sviluppo di tutte quante le industrie, condannarle tutte all'immobilità, per farne progredire una sola, sarebbe ingiustizia tanto meno scusabile, inquantochè l'industria così favorita è appunto quella che dà meno speranza di volere muoversi e progredire.

In nessuna industria diffatti la nostra inferiorità è più manifesta che in quella delle macchine. Quando i potenti soffietti mossi dal vapore ebbero dato modo di utilizzare il carbone minerale per il trattamento de ferro, l'Inghilterra si trovò in questa industria senza rivali. Per ciò che

riguarda l'Italia non basta dire, che la nostra produzione in lavori di ferro d'ogni specie è nulla a paragone dell'inglese: bisogna aggiungere che la produzione inglese potrebbe essere facilmente raddoppiata e triplicata, senza che il prezzo del carbone minerale crescesse sensibilmente; laddove al minimo aumento nel consumo del carbone di legna, terrebbe dietro in Italia un aumento immediato nel prezzo di questo combustibile. Può darsi che il raffinamento ad aria compressa, immaginato dal signor Bessemer, debba surrogare nella fabbricazione dell'acciaio l'attuale e coz stoso processo della calcinazione, procurando, come si annunzia, un risparmio di 12 tonnellate di carbone per ogni tonnellata di ferro raffinato: e noi dobbiamo essere grati al nostro collega, l'onorevole De Vincenzi, dell'esperimento che di quel metodo ha fatto sui ferracci italiani. Può darsi, diciamo, che questo o un altro trovato della scienza, uno di quei trovati che sono una rivoluzione, venga un giorno o l'altro a mutare sostanzialmente le condizioni dell'industria metallurgica; ma finchè questo non sia, noi dovremo probabilmente limitarci alla fabbricazione di quegli articoli che racchiudono sotto un piccolo volume un gran costo di mano d'opera, o che dovendo soddisfare a bisogni ed usi locali, devono essere fabbricati sul luogo.

Quanto alla manifattura del cotone, il primo vantaggio che l'Inghilterra abbia sopra di noi è appunto il minor costo delle macchine.

Questo vantaggio non è il solo che si faccia valere. Collo sviluppo che ha dato alle sue comunicazioni di terra e di mare, l'Inghilterra vince tutte le altre nazioni nell'economia dei trasporti.

I grossi guadagni che ha fatti, in un mezzo secolo d'inaudita prosperità, si sono accumulati; il capitale abbonda, e per conseguenza val meno.

L'istruzione tecnica ci è incomparabilmente più avanzata e più diffusa; la popolazione dedita al lavoro ci si trova distribuita, agglomerata, secondo i bisogni delle diverse manifatture.

Vaste possessioni assicurano in tutte le parti del mondo un facile smercio ai prodotti delle industrie brittanniche; e a smaltire il soverchio, il cannone Armstrong bandisce dai porti della Cina e del Giappone la dottrina del *libero scambio*.

L'Inghilterra è insomma una macchina immensa, nella quale tutto è preveduto, calcolato, disposto in vista della produzione e del traffico.

È inutile ricercare a qual grado e in quali proporzioni queste cause d'inferiorità comuni a tutte le industrie affettino in particolare quella del cotone.

Noi lo abbiamo detto parlando delle seterie.

Le operazioni numeriche, colle quali si pretende determinare il prezzo di un articolo manifatturato, si fondano sopra dati, che variano troppo da un luogo all'altro, e dei quali è troppo difficile verificare l'esattezza per essere una guida sempre sicura. Questi dati poi ci mancano affatto per la fabbricazione estera; nè si deve credere che i filatori inglesi ci menino buono tutto quello che dei loro guadagni si buccina di qua dallo Stretto. Tale è dappertutto la modestia dei filatori.

Ma il fatto è che l'industria del cotone si era come a un tratto risvegliata in Italia dopo la pubblicazione del decreto 18 agosto 1860: che del cotone in lana, e dei meccanismi che servono a ridurlo in fili e tessuti, l'importazione cresceva; che le istanze dirette al Governo, per lo stabilimento di nuovi opifizi lungo i corsi d'acqua, si moltiplicavano: segno evidente che l'industria era oramai arrivata a quel grado di sviluppo in cui, o fosse la minore distanza dai luoghi di smercio, o fosse il minor prezzo della mano d' opera e della forza motrice, o qualunque altra ragione che a noi non importa sapere, essa poteva credersi sul mercato interno abbastanza protetta dal piccolo dazio, che il decreto del 18 agosto aveva conservato.

È un altro fatto che le condizioni dell'industria italiana sono migliorate, dopo la pubblicazione di quel decreto; che la distanza tra l'Italia e le nazioni, entrate prima nella via del progresso industriale, e per conseguenza procedute più oltre, diminuisce ogni giorno.

E il momento in cui le barriere doganali tolte, le strade di ferro costruite, le compagnie di navigazione sussidiate, le istituzioni di credito promosse, le scuole tecniche moltiplicate, promettono all'industria un'èra di non sperata felicità, non ci pare bene scelto per chiedere l'aumento di un dazio, sotto il quale essa aveva potuto non solo vivere, ma prosperare.

Certo la guerra d'America venne in mal punto a reprimere lo slancio che la manifattura del cotone prendeva tra noi. Ma il rincaro della materia prima, che fu la conseguenza di quella guerra, non si limitò all' Italia. Gli effetti del rincaro si fecero sentire per tutto e in nessun luogo più che in Inghilterra. E anche in Inghilterra si videro opifizi chiusi, e rovine di fabbricanti, e sciopero di braccia, e miseria di famiglie. Può darsi che la gran quantità di cotoni greggi e lavorati, esistenti al principio della crisi nei magazzini inglesi, abbia impedito che il rincaro dei

filati e dei tessuti fosse così rapido, come fu quello della materia prima; abbia impedito ai fabbricanti degli altri paesi di far pagare al consumatore, e così di lucrare tutta la differenza tra il prezzo corrente del cotone in lana, e quello al quale erano state fatte le provviste; può darsi, che dopo avere esaurite le loro provviste, i fabbricanti italiani abbiano pensato che non mettesse loro conto di rinnovarle, finchè l'equilibrio tra il prezzo del prodotto manifatturato e quello della materia prima, turbato dalla concorrenza inglese, non si fosse ristabilito. Noi ammettiamo tutto questo; ma non possiamo ammettere che le conseguenze, in gran parte scontate, di un disastro momentaneo, abbiano a servirci di regola per la fissazione di un dazio normale.

Le condizioni generali della concorrenza, giova ripeterlo, sono nella manifattura del cotone, come in tutte l'altre, notabilmente cangiate a nostro vantaggio dopo la pubblicazione del decreto 18 agosto 1860. Superato il difficile passo, nel quale questa manifattura si trova impegnata, non tarderà a provare i benefici effetti della nostra grande rivoluzione, e della viva sollecitudine che il Governo nazionale ha dimostrato per tutti gl'interessi dell'industria. Gli esperimenti già in corso ci danno speranza di vedere la coltura del cotone propagarsi nella Sardegna e nelle vastissime Puglie. Se le caldaie tubulari ci mancano, noi abbiamo invece il vapore che i raggi del sole innalzano dalla superficie umida della terra, e che raccolto in grande abbondanza nelle cavità delle nostre montagne, ne sgorga in fontane perenni, come per dare una voce a cento valli romite, che l'industria deve un giorno popolare e arricchire.

Certo i doni della natura non servono a nulla senza l'opera dell'uomo. Nulla in questo mondo è gratuito, e Dio ha voluto che il successo sia in ogni cosa il premio di un lavoro assiduo e di sforzi perseveranti. Se noi vorremo rialzare davvero le nostre manifatture, ci converrà uscire dalle vie battute, rompere delle vecchie abitudini, studiare, appropriarci i progressi fatti dalle altre nazioni, i metodi di fabbricazione ai quali si deve la perfezione dei loro prodotti. Questi metodi non sono un segreto. Passarono i tempi quando la repubblica fiorentina decretava la pena di morte contro chi avesse portata fuori l'arte della lana o della seta. Il segreto è divenuto impossibile come il privilegio. Libri, giornali, viaggi, commerci, associazioni scientifiche, esposizioni internazionali, diffondono le utili cognizioni da un capo all'altro del mondo. Noi non abbiamo dunque nessuna ragione per schivare o per differire una lotta, che non è superiore

alle nostre forze, che è necessaria per darci quello che ancora ci manca; la coscienza e l'uso delle nostre forze. Accettiamo dunque questa lotta feconda, dove non ci sono vincitori, nè vinti, dove quelli che credono di combattersi, lavorano insieme, camminano insieme verso il medesimo scopo; l'aumento della produzione, l'abbassamento dei prezzi, ossia i comodi e i piaceri dell'esistenza assicurati a una porzione sempre più grande del genere umano!

E veramente, tornando al cotone, noi non conosciamo un'industria nella quale l'interesse della consumazione esiga maggiori riguardi. Per formarci un'idea del sacrifizio che un dazio anche moderato sui tessuti di cotone impone ai contribuenti, supponiamo pure che la consumazione annua per tutta l'Italia possa essere fissata a 75 milloni dl chilogrammi, e che il dazio destinato a proteggere l'industria nazionale sia in media di 25 franchi per ogni 100 chilogrammi. La somma prelevata da questa industria sulla massa dei contribuenti sarebbe a un dipresso di 19 milioni di franchi. E quando si consideri che il cotone fornisce i quattro quinti dei tessuti dei quali il popolo si veste, e che nelle nostre condizioni di clima e di civiltà il vestirsi non è meno indispensabile del nutrirsi, si vedrà facilmente che questa enorme contribuzione colpisce appunto le classi più bisognose. Sarebbe da vedere piuttosto se le ragioni che indussero parecchi Stati moderni a sopprimere i dazi di entrata sulle derrate alimentari, non valessero anche pei tessuti di cotone. E dovrebbe ancora considerarsi come, a parte l'interesse che possono avere in questo la morale e l'igiene, il buon mercato di tessuti morbidi ed eleganti, diffonda l'abitudine della nettezza, dirozzi il gusto, ingentilisca le maniere, e procurando innocenti soddisfazioni di amor proprio, educhi l'uomo del popolo al sentimento della sua dignità, e al rispetto di se medesimo.

Noi ci congratuliamo dunque col Governo del Re, perchè resistendo alle vive premure che gli erano fatte da molte parti, egli abbia tenuta ferme la tariffa del 1860. Nè sapremmo biasimarlo della riserva introdotta nel trattato, che gli lascia la facoltà di accrescere dentro certi limiti i dazi portati da quella tariffa, sebbene non vediamo probabile il caso che egli abbia a giovarsene, nè crediamo che si debba invitarlo a giovarsene ora. A ogni modo il trovarsi quella riserva introdotta nel trattato, deve rassicurare anche quelli che non sono del nostro parere. La questione rimane sospesa, e potrà essere riproposta anche dopo l'approvazione del trattato, quando uno studio più profondo o una più lunga esperienza facessero sentire il bisogno di nuove riforme.

DAZI DI ESPORTAZIONE.

Una parola dei diritti di esportazione.

Gli oli che uscivano per via di mare dalle provincie meridionali, e i cenci di sostanze vegetabili, pagavano non solo un dazio molto maggiore di quello che colpiva gli stessi generi all'uscita dalle provincie settentrionali o centrali, ma lo pagavano anche indistintamente, sia che questi generi fossero spediti all'estero, sia che fossero spediti all'interno del regno. Lo stesso si dica degli zolfi che uscivano dalla Sicilia. Queste anomalie, tante volte denunziate alla Camera e tante volte condannate, dovevano cessare.

Il dazio sugli oli, che era di lire 9,07 il quintale per le provincie appartenenti all'ex-reame, e di soli 30 centesimi per le rimanenti, è stato fissato per tutti indistintamente ad una lira il quintale; parimente il dazio sugli zolfi di Sicilia destinati all'esportazione fu ridotto a una lira il quintale, ed esteso a tutto il regno. Sono piccoli dazi che non potendo, appunto per la estrema loro mitezza, recare il menomo pregiudizio al commercio di questi importanti prodotti, daranno, per la grande quantità che se n'esporta, un discreto provento all'erario. Ad ogni modo chi li credesse ancora troppo forti deve considerare che il Governo italiano col trattato s obbliga bensì a non accrescerli, ma rimane libero di abbassarli quanto e quando gli piaccia.

Un carattere essenzialmente protettore avrebbe invece il dazio uniforme di lire 12 il quintale, che i fabbricanti di carta vorrebbero sostituito a quello che ora si paga per l'estrazione dei cenci, e che era di 6 ducati per ogni 89 chilogrammi nelle provincie meridionali, e di sole 4 lire il quintale nelle altre parti del regno. Senza dubbio non c'è un'industria particolare che abbia per oggetto la produzione dei cenci, nè avrebbe a temersi, che per effetto di un dazio più forte questa produzione diminuisse. Si può invece dubitare se ci sia in questo una ragione sufficiente per sacrificare senza scrupolo alcuno i possessori di cenci ai fabbricanti di carta. Se il possessore di cenci non è un *produttore*, non cessa per questo di essere un proprietario; e quando la legge mette un *proprietario* nella necessità di dare il suo per un prezzo inferiore a quello che avrebbe potuto ricavarne, se fosse stato libero nel dibattere le condizioni del contratto, quando limita la libertà, quando altera l'uguaglianza delle parti, essa deroga sempre al diritto individuale.

Dall'altra parte l'esperienza fatta nelle antiche provincie dovrebbe bastare ad illuminarci.

L'estrazione dei cenci era proibita in Piemonte prima del 1851 La proibizione fu tolta in quell'anno, e il dazio d'uscita fissato in lire 4 il quintale. I fabbricanti di carta si credettero, al solito, perduti. Che cosa avvenne?

Crebbe è vero l'esportazione dei cenci, ma crebbe insieme anche quella della carta, e diminuì con una progressione anche più rapida l'importazione della carta estera; i fabbricanti si trovarono dunque più vivi e più vispi di prima.

Quando si consideri l'aumento che si verificò nel consumo della carta dal 1851 al 1861, questi risultati basteranno per dare un'idea dello sviluppo che la fabbricazione nazionale ha dovuto prendere sotto il regime della nuova tariffa. Nè deve far maraviglia che il consumo, cresciuto ad un tratto e fuor di misura nel 1862, per gli avvenimenti politici dell'anno precedente, desse luogo ad una maggiore importazione di carta estera. Ma è da notarsi come non ostante l'importazione accresciuta, l'esportazione della carta presenti un leggiero aumento, e quella dei cenci una forte diminuzione; prova evidente di condizioni migliorate per l'industria nazionale.

Nessuna ragione si avrebbe dunque per accrescere il dazio portato dalla tariffa sarda del 1851. Ma il Governo del Re posto tra le lire 4 di quella tariffa e le lire 12 chieste dai fabbricanti del Mezzogiorno, ha creduto bene di dare nel mezzo, fissando il nuovo dazio a lire 8 il quintale. A noi pare che questo dazio costituisca per l'industria della carte una protezione insolita, e poco consentanea collo spirito generale della nostra tariffa.

L'industria della carta, vantaggiata dalle spese di porto, che le fabbriche estere devono pagare due volte, una sulla materia prima, e un'altra sul prodotto, è anche protetta da un doppio dazio. Se al dazio sull'importazione della carta, che è di lire 10 per ogni 100 chilogrammi, si unisce quello sull'esportazione degli stracci, fissato a 8 lire, e si tien conto del calo che si verifica nel peso degli stracci quando sono convertiti in carta, si vedrà che le carte nazionali godranno realmente di una protezione, che sarà, in alcuni casi, superiore al 30 per cento sul valore; protezione che, come abbiamo detto, ci pare esorbitante.

Tuttavia, siccome il dazio di 8 lire per ogni 100 chilogrammi sull'esportazione dei cenci deve considerarsi come un *maximum*; e siccome il Governo italiano, obbligandosi verso la Francia a non oltrepassare questo *maximum*, conserva la facoltà di abbassarlo, noi crediamo di non dover insistere sopra un punto che potrà formare l'oggetto di studi e di risoluzioni ulteriori.

Concludendo: noi vi proponiamo di approvare la convenzione di navigazione e il trattato di commercio concluso tra il Governo del Re e quello dell'imperatore dei Francesi, votando l'articolo unico della legge.

Se tutte le disposizioni contenute in quegli atti non rispondono egualmente ai voti che avrebbero potuto formarsi nell'interesse delle due nazioni, considerate nel loro insieme, queste disposizioni costituiscono un vero progresso. Sono un passo nuovo che la Francia ha fatto per una via, tracciata oramai dall'alta e ferma intelligenza che ne regge i destini; un passo che la Francia ha fatto con noi, o piuttosto dietro di noi, verso quella meta, a cui, non ostante tutte le esitazioni e tutte le resistenze, la necessità delle cose e la corrente delle opinioni spinge noi, la Francia, ed il mondo.

GIORGINI, *relatore*.

Tabella A.

Nº d'ordine	DENOMINAZIONE DELLE MERCANZIE	UNITA'	QUANTITA'
1	Seta Grezza e torta . . .	Chilogram.	1,000,000
2	Olio d'oliva	Id.	8,000,000
3	Riso	Id.	12,000,000
4	Canapa pettinata	Id.	4,000,000
5	Pelli fresche e secche . .	Id.	4,000,000
6	Olii volatili	Id.	26,000
7	Limoni, aranci	Id.	1,500,000
8	Frutta secche	Id.	1,500,000
9	Gioiellerie d'oro	Ettogramma	840
10	Grassi	Chilogram.	1,000,000
11	Lane in massa	Id.	400,000
12	Marmi bianchi statuarii . .	Id.	5,000,000
13	Succo di limone naturale .	Id.	500,000
14	Tela di lino e canape a 8 fili	Id.	12,000
15	Formaggi duri	Id.	100,000
16	Pietra da arrotare . . .	Id.	250,000
17	Sommaco macinato ed in natura (Il dazio è sul solo macinato)	Id.	2,803,371
18	Libri in lingua straniera .	Id.	9,219
19	Burro fresco o fuso . . .	Id.	139,140
20	Corallo intagliato non montato	Id.	3,359
21	Semenze oleose	Id.	1,216,331
22	Olii volatili ed essenziali .	Id.	26,515
23	Legname comune	Id.	»
24	Piombo	Id.	10,186,859

L'INCHIESTA PARLAMENTARE

SULLA MARINA.

Due rami di forza militare esistevano negli antichi Stati Sardi — l'esercito e la marina. — L'esercito riordinato, istrutto, messo in proporzione alle risorse del paese e quindi ai bisogni suoi: la marina, per una imperdonabile trascuranza, ridotta insufficiente alle esigenze marittime dello Stato, povera di personale e materiale, sebbene ricca di abili ufficiali ed equipaggi: sebbene lo Stato fosse ricchissimo di elementi atti a costituire una forza navale in relazione ai bisogni marittimi del paese. — L'esercito portato allo stato il più fiorente per ordinamenti e disciplina sotto l'amministrazione Lamarmora, non offriva mai argomento di critica nè in Parlamento, nè presso gli organi della stampa periodica ed indipendente: la marina invece dava motivo ampio e continuo all'opposizione la più seria, nelle Camere e nel giornalismo in ispecie tra gli organi che ordinariamente sostenevano il ministero e quindi avevano voce di ministeriali *ad ogni costo*. — Ciò che noi diciamo è storia vera ed esatta, storia contemporanea, storia i cui fatti si svolsero appena pochi anni addietro.

Venne la guerra di Crimea: in quella memoranda campagna l'esercito sardo rivendicò l'infausto nome di Novara. — Lamarmora raccolse il frutto delle sue cure assidue, della sua energia non mai infiacchita, di quell'energia che seppe vincere ogni opposizione, abbattere ogni ostacolo. Quella campagna fu il punto di partenza del risorgimento del nostro esercito messo a contatto delle prime armate del mondo. Ma può dirsi ugualmente della marina?

La marina adempì agli incarichi che le furono commessi, con zelo, premura ed abilità: ma chi dirigeva l'amministrazione marittima in quell'epoca dimenticò il vero e precipuo scopo d'una marina militare. Se in data circostanza la marina può esser chiamata ad ausilio dell'esercito nelle sue operazioni secondarie, non è lo scopo suo quello di servire esclusivamente a trasporti di truppe. Nella stessa guisa con cui un discreto corpo di spedizione rappresentava in Crimea l'armata sarda, s'avrebbe pur dovuto inviare nel Mar Nero una divisione navale ben organizzata per rappresentarvi la marina Sarda.

Venne il 1859 — l'esercito da varii mesi si preparava a quella campagna che fu l'aurora delle annessioni e del nuovo Regno d'Italia. L'esercito compatto, agguerrito, numeroso entrava nel campo delle ostilità — le truppe austriache aveano invaso il Piemonte — varii combattimenti erano già avvenuti — Montebello, Palestro, la Sesia — l'armata sarda passava il Ticino — Magenta apriva le porte di Milano, ed ancora non armavasi alcun bastimento per mandarlo a raggiungere la flotta francese. Pochi giorni prima di Villafranca partiva finalmente una divisione navale sarda per l'Adriatico, composta di due fregate, un piroscafo e due avvisi. Quella divisione seppe far onore al nome italiano, mercè l'avvedutezza del suo comandante, l'ammiraglio Tholosano — ma quella non era certamente la forza navale che in un momento supremo doveva rappresentare la marina sarda.

In ambedue le circostanze citate, gli antichi Stati non mostrarono mai un nucleo di navi che potesse opportunamente rispondere agli elementi marittimi del paese. Codesti fatti non isfuggirono ai rappresentanti della nazione nel Parlamento Subalpino, non isfuggirono alla stampa periodica senza distinzione alcuna di partito. E

per gli uomini serii, per gli uomini che, senza esser tecnici, sentono e riconoscono la necessità di una forza navale, le continue censure mosse sull'amministrazione direttiva della marina, non già sugli ufficiali che ne compongono il corpo, dovevano aver una influenza non dubbia: e nel mentre l'esercito rimaneva scevro da critiche, codesto confronto non poteva non impressionare coloro che hanno l'obbligo di curare le cose tutte dell'amministrazione di uno Stato.

Costituitasi l'Italia in nazione, l'esercito sardo non trovava elementi da riunire a sè, poichè quello borbonico era scomparso — la marina invece rinveniva in Napoli un'altra marina più numerosa, con la quale formare un solo tutto, la nuova marina italiana. — Era evidente che il nuovo esercito d'Italia costituito dall'ampliarsi dell'antica armata sarda, conservasse intatti quegli ordinamenti che, passati per tante prove, aveano sempre saputo resistere ad ogni censura. Non era per nulla naturale che invece gli ordinamenti dell'antica marina venissero d'un tratto estesi alla marina italiana e ciò per due motivi: 1. perchè in Napoli, come abbiamo detto più sopra, esisteva un'altra marina con autonomia propria, con regolamenti ed ordinamenti che meritavano qualche considerazione: 2. perchè per l'opposto le leggi e le ordinanze della marina sarda avevano in passato aperto l'adito alle più severe critiche contro gli effetti che producevano. — Pure nell'annessione si volle imitare l'esercito, ed estendere a tutto il Regno l'amministrazione dell'antica marina, dimenticando quanto diverse eran le condizioni assolute e relative fra l'esercito e la marina italiana.

Conseguenza di questo fatto, conseguenza prevedibile si fu che le impressioni antiche che s'ebbero sull'amministrazione marittima sarda continuarono a conser-

varsi ed estendersi per quella italiana. — Più volte nel Parlamento Subalpino si eran gittate, nel mezzo di una qualche discussione, le parole *inchiesta parlamentare sulla marina*: desse non trovarono terreno capace di raccoglierle : nel nuovo Parlamento Italiano desse furono pure ripetute, ma inutilmente finchè la Commissione istessa del bilancio non venne alla Camera, con l'autorità di quasi una votazione unanime, a proporre nel maggio scorso l'inchiesta sulla marina.

Tale fu l'origine del voto emesso dalla Camera italiana il maggio di quest'anno: voto che non sarebbe avvenuto se pei fatti successi non si conservassero istintivamente nei membri del Parlamento quelle stesse impressioni sull'andamento amministrativo della marina italiana, che si nutrivano rispetto a quello dell'antica marina sarda.

La Commissione parlamentare d'inchiesta fu nominata, composta di deputati i più influenti; dessa conta nel suo seno sei ex-ministri, tre generali, due colonnelli ed insigni giureconsulti e uomini versati in materie amministrative ed economiche. — Scelta migliore di questa non potevasi certo ottenere, e sene deve il merito all'imparziale sagacia dell'ex-presidente della Camera, al quale fu devoluta la scelta per unanime consenso dell'Assemblea elettiva.

Ma quali furono gli atti di codesta Commissione ? Quali i lavori? — Presieduta dall'onorevole Lanza che in pari tempo presiede la Commissione generale del bilancio, quali difficoltà può dessa aver incontrate che non sieno superabili dalla proverbiale energia del suo presidente e dalla sua ben meritata influenza? — Dessa, lo sappiamo, si è raccolta più volte — discusse parecchie questioni — si divise in varie Sotto-commissioni, ma nulla si conosce del suo operato, nè, per quanto sembra, nessun rapporto venne per anco redatto sovra alcun ramo del servizio marittimo.

Comprendiamo benissimo che allo sviluppo dei suoi lavori manca un impulso essenziale: l'approvazione cioè della legge generale sulle inchieste che, votata dalla Camera non ebbe ancora la sanzione del Senato. Ma per quanto grave sia cotale argomento: per quanto importante desso riesca nella pratica attuazione del mandato assuntosi dalla Commissione, non ci sembra però di così vitale importanza da renderne nulli i risultati. E qualora ciò fosse, perchè non si sollecita indirettamente la discussione di quella legge? Le convenienze parlamentari impediscono ad un ramo del Parlamento l'intromettersi nei lavori dell'altro: ma il còmpito della Commissione di inchiesta ci pare così grave che potrebbe giustificare non una sollecitazione in proposito, ma almeno una franca esposizione sui motivi che infirmano l'operato della Giunta.

Senonchè l'attuale ministro della Marina ha lealmente accettata l'inchiesta: e codesto fatto crediamo bastante per ritenere che la commissione non possa incontrare opposizione nell'eseguire il mandato che dai rappresentanti della nazione le fu affidato. — D'altra parte nel vasto e complicato organismo dell'amministrazione marittima vi sono tante questioni, le quali si possono decidere e formulare; vi sono tante riforme da proporre, senza che occorra in verun modo ledere alcuna suscettibilità di funzionarii, senza che la Commissione debba spingere le sue indagini negli ufficii o negli stabilimenti marittimi. Cotali proposte potrebbero dunque venir presentate fin d'ora senza che faccia d'uopo della promulgazione della legge sull'inchiesta, la quale assicuri alla Commissione la più ampia libertà nei suoi atti e nelle sue richieste.

Sono ormai passati più di sette mesi dal voto della Camera che decretava l'inchiesta sulla marina: da qui a sei mesi spira il suo mandato: certo che in sei mesi

si possono compiere molte cose, eseguire molti studii: ma se dessi si lasciano passare come quelli che ormai sono trascorsi, quale riuscirà il rapporto finale?

Noi nón vogliamo indagare se le condizioni del paese sono le più proprie per un'opera così importante. Rammentiamo soltanto che la Commissione francese d'inchiesta sulla marina seppe adempiere al proprio mandato in mezzo alle agitazioni politiche che condussero la Francia al secondo impero. Comunque sia, l'inchiesta fu stabilita ed accettata, e se grave è la responsabilità della Commissione che ne assunse l'incarico, è più grave il danno che può risultarne con lo sciogliersi o col non riuscire a nulla di concreto: danno assoluto per se stesso e relativo pur anco alla dignità del Parlamento, ed a quel prestigio che consimili atti esercitano indubbiamente nel pubblico.

BILANCIO DELLA MARINA

pel 1864.

A tenore dell'art. 5 della legge 28 giugno dello scorso anno, il ministro della Marina presentava alla Camera lo *Specchio delle variazioni* proposte pel 1864 nella parte *ordinaria* del bilancio 1863. Sopra cotale documento intendiamo ora rivolgere le nostre considerazioni.

Chiunque si faccia ad esaminare lo Specchio in questione deve accorgersi come l'economia che desso presenta in confronto del bilancio 1863, economia la quale ammonta a 4,694,000 lire, provenga *esclusivamente* da risparmii che si fecero sui varii capitoli del bilancio in quella parte che ha tratto al materiale marittimo dei varii servigi. E del pari esaminando gli aumenti che si propongono a diversi capitoli in confronto del bilancio per l' anno testè trascorso, si scorge come i medesimi riflettano *esclusivamente* il personale dei diversi rami amministrativi della marina. Perciò si rinviene che gli aumenti (lire 2,478,560) da un lato, e le diminuzioni (7,172,370) dall' altro, si aggirano sopra un sistema di considerare la questione marittima, che non ci pare il più atto nè per dare all'Italia una conveniente marina, nè per ordinare opportunamente la forza marittima militare del Regno.

L'Italia ha bisogno che si accrescano le sue forze navali, non già che vengano scemate : e la Commissione del bilancio che deve esaminare lo Specchio presentato dal ministero della Marina, deve fare ben attenzione alle conseguenze delle economie sui capitoli del materiale, poichè in tal modo la nostra marina non solo non potrà accrescersi, ma neppur rimanere quale trovasi attualmente, a meno che la Camera non acconsenta fin d'ora a dar affidamento al ministro di Marina di approvargli

da qui a qualche anno un credito straordinario di parecchi milioni per supplire alle deficienze dei magazzini e dei depositi, poichè, maturatamente esaminando le proposte ministeriali, desse ad altro non tendono che ad un risparmio fittizio, ad una economia apparente. Siamo convinti che questo non fosse lo spirito che suggerì le suddette variazioni, ma il risultato riuscirà di certo quale noi prevediamo. Una marina tuttora in via di lenta formazione, ed anzi di formazione troppo lenta, per non dir quasi stagnazione perfetta — una marina la quale non ha i suoi magazzini provveduti a norma delle quotidiane sue esigenze — qualora a questa marina si diminuiscano le spese devolute ad acquisti ordinarii di materiale, che è chi non debba comprendere come la vita di codesto naviglio non potrà procedere se non a stento? — I continui annunzi di navi che si mettono all' acqua dai nostri cantieri o più spesso dai cantieri esteri, non bastano per illudere chi vuol approfondire il vero stato delle cose. I dieci o dodici bastimenti che si gitteranno all'acqua nell'anno corrente, o si gittarono nel decorso del 1863, rappresentano tutto quello che servirà ad accrescere il nostro naviglio: ma dopo che codeste navi saranno varate, che cosa succederà della flotta italiana? Forse si avrà ancora un aumento di due trasporti, e nulla più: passeranno in seguito degli anni senza che vi sia da registrare il fatto che veruna nave da guerra sia venuta ad accrescere il quadro della marina italiana, di una marina che non ha ancor raggiunto il vero suo sviluppo.

Da un anno e più non si ordinò la costruzione di alcun nuovo bastimento da guerra. Esclusi i trasporti che rappresentano un materiale accessorio, le navi a vela che sono fuori d'uso, rimangono circa cinque bastimenti che fa d'uopo conservare e surrogare debitamente con nuove costruzioni per mantenere la forza navale del Regno almeno al punto in cui dessa oggidì ritrovasi. Ora una nave dura presso a poco 20 anni, perciò ogni anno avrebbero dovuto mettersi in cantiere tre bastimenti. Ciò non si è fatto nel 1863, e come in altro numero faremo vedere, non

si pensa di fare neppure per il 1864, poichè a ciò non vi provvedono le spese straordinarie, essendo abitudine invalsa che l'*ordinaria* surrogazione del naviglio venga confinata nella parte *straordinaria* del bilancio. Ora per completar l'opera si diminuiscono puranco le spese del materiale e quelle per approvvigionamenti, quindi duplice argomento di diminuzione nello sviluppo del naviglio da guerra. E dove si andrà di questo passo? — Noi davvero lo ignoriamo; poichè se siamo ben lungi dal metter in dubbio l'importanza dell'esercito e la necessità di non scemarne le forze, dobbiamo però altamente dichiarare che senza una marina da guerra non si completeranno mai le sorti della nazione. E nel dir ciò noi facciamo astrazione da aiuti forestieri, poichè una tale considerazione potrebbe regger puranco per l'esercito: ma se non la si vuol addurre per l' armata di terra, perchè dovrà venir accampata in avvantaggio soltanto dell'incremento della nostra marina? — La Venezia non si prende col solo esercito: vi occorre una flotta, ed una flotta numerosa, e disgraziatamente siamo ancor lungi dall'averla.

Lo stato delle nostre finanze esige nel modo il più imperioso che si facciano le maggiori economie possibili in tutti i rami di pubblica amministrazione. Compenetrati da codesta necessità, noi avremmo applaudito all'onorevole ministro della Marina se avesse proposto delle riduzioni sopra quei capitoli dai quali la flotta non ritrae decisamente verun alimento, alcuna sorgente di prosperità; da quei capitoli, in una parola, il cui sistema sul bilancio della marina è del tutto estranea alla marina stessa.

Il generale Cugia, estraneo all' amministrazione di cui tiene il portafogli, è in caso di compiere cotali riforme: ma se per un malaugurato fatalismo che sembra travolgere tutti coloro che assumono la direzione delle cose marittime, non si voglia toccare a quei servigi cui alludiamo, onde non ledere certe suscettibilità, almeno non si metta la mano sovra i capitoli i più importanti del bilancio, come sono quelli del materiale, poichè dessi rappresentano la vera vita, la reale esistenza del naviglio.

Gli aumenti di spese che si propongono pel 1864 s' aggirano sui seguenti capitoli:

Personale del Ministero;

Corpo del Commissariato;

Corpo del Genio navale;

Corpo dei Macchinisti;

Corpo Sanitario;

Corpo Reale Equipaggi;

Sezione Maestranza;

Armamenti navali;

Pane e viveri per i Corpi della marina;

Scuole di marina;

Assegnamenti diversi al personale.

Le diminuzioni invece vertono sui capitoli che seguono:

Approvvigionamenti di legnami per lire 1,710,000;

Provviste di macchine per lire 3,300,000;

Approvvigionamento di carbon fossile per lire 2,000,000;

Altre spese di materiali per lire 170,000.

Alcuni dei motivi che si adducono per avvalorare sia gli aumenti, sia le diminuzioni, meritano un più minuto esame. — Si propongono 24,000 lire in piùp er poter nominare 30 magazzinieri di bordo. Nel momento in cui tutti si accordano a riconoscere l'urgenza di diminuire gli impiegati, ecco invece la marina che ne istituisce una nuova classe, ricopiata dall'amministrazione francese — una classe di contabili che non si rtrova in altre marine, la cui importanza è più che problematica, e la cui esistenza si appoggia sopra un regolamento *provvisorio* emanato per semplice esperimento. — Si propongono 225,000 lire per sopperire *principalmente*, come dice lo Specchio delle variazioni, alla differenza tra le paghe dei macchinisti stabilite dal decreto organico e quelle che sono loro *spettanti in virtù di particolari contratti con macchinisti ausiliari*. Codesta questione diede motivo ad una polemica tra il *Movimento* di Genova ed il *Giornale della Marina*, il quale per verità non ha potuto

addurre argomenti bastanti per render convinti coloro che senza interesse di parte si occuparono di seguire una tale polemica. — Altre lire 312,000 sono richieste pel Corpo Reali Equipaggi e per la Maestranza, attesa la *maggiore eccedenza esistente nella forza di questi corpi.* E che significa codesta eccedenza? Perchè non si licenziano quelli che sono in più della forza organica? Chi ignorasse come ciò avvenga, deve sapere che il contingente annuo che si trae dagli iscritti marittimi non è fissato dalla legge, la quale su questo riguardo lascia un ampio vacuo, fatale alle finanze ed al commercio. Anzichè proporre un articolo addizionale alla legge, parve più speditivo di domandare i fondi per pagare tutta questa eccedenza, la quale ciascun anno va naturalmente crescendo: e la somma di lire 312,000 indicata più sopra non è che una lieve frazione di quella che viene spesa per cotale eccedenza, poichè vi sono altri 3 milioni già approvati implicitamente pel 1864 con la votazione del bilancio dell'anno ora spirato che supplisce alle spese di quegli inscritti marittimi che trovansi in soprannumero al Corpo. — Anche il capitolo degli *Armamenti navali* venne accresciuto, ed in una quota ragguardevole, poichè da 1,404,000 lire fu portato a 2,718,000, cioè aumentato del doppio. Certo che gli armamenti navali rappresentano sul bilancio quel capitolo che determina effettivamente lo scopo della marina militare: ma in tutto vi ha dei limiti che il sorpassarli riesce pericoloso al pari di rimanersi in proporzioni minori. Le variazioni proposte pel 1864 non sono giustificate da verun allegato, e quindi ci riesce impossibile conoscere su quali basi trovasi avvalorato l' aumento richiesto per gli armamenti navali. Osserviamo però che il numero delle navi che costituisce il nostro attuale naviglio non permette di certo che nel corrente anno si possa raddoppiare il numero dei bastimenti calcolati in armamento nel 1863: quindi l'aumento proposto ci pare superiore a quanto praticamente potrà eseguirsi, nonchè alla giusta misura dei bisogni della nazione e delle esigenze positive del servizio marittimo. — Continuando

a mantenere i Corpi in eccedenza numerica, si deve per logica conseguenza aumentare puranco la spesa per i viveri della bassa forza, ed a ciò si provvide col chiedere mezzo milione in più del 1863 sul capitolo *Pane* e *viveri*. — L'aumento per ultimo che si domanda sulle *Scuole di marina* è prodotto *da piu esatta indicazione delle spese a carico di questo capitolo* : preziosa confessione che dimostra come l' amministrazione marittima da sè sola riconosce gli errori fatti antecedentemente nella compilazione dei bilanci, ed in questo modo rende giustizia a coloro ohe non aspettarono cotale confessione per avvertire l'inesattezza che ha sempre presieduto in chi ha redatto i bilanci delle spese per la marina.

Fin qui per gli aumenti, motivati tutti dal conservare le cose che riguardano il personale, nello stato in cui rimasero sempre. Esaminiamo ora le diminuzioni e le ragioni addotte per giustificarne le proposte.

La prima diminuzione di qualche importanza si è quella sul capitolo *Legnami*, per la somma di lire 1,710,000. La ragione di tale economia sta *nelle grandi provviste di legnami effettuate negli anni scorsi*. Eppure se il ministro volesse un po' assicurarsi di cotali *grandi provviste*, vedrebbe forse che desse sono tutt'altro che sufficienti non già per un aumento del naviglio, ma neppure per quello che esiste oggidì: e vedrebbe forse qualche cosa di meglio, cioè che mancano nei magazzini certe qualità e specie di legnami molto costosi e molto importanti nella costruzione delle navi. Adunque la proposta economia è tutt'altro che possibile , e noi siamo convinti che approvandola adesso, come è certo verrà approvata, sarà cagione tra breve di spese ruinose , poichè eseguite in fretta , e forse in condizioni sfavorevoli.

Un risparmio di 3,300,000 lire è inscritto sul capitolo *Macchine*, *metalli*, *armi* ecc., potendosi ciò eseguire *senza danno del servizio*, così dice lo Specchio delle variazioni. Ma come si conosce, da che si deduce cotale danno del servizio ? Su quale

base si fonda una tale proposta? Quale norma si è assunta per stabilire in questa quota l'economia di più che tre milioni sopra uno dei più importanti argomenti di spesa nell'odierno materiale marittimo di guerra? — Qualora seriamente si formulassero cotali domande, quali sarebbero le risposte concrete che i redattori del bilancio potrebbero presentare?

Sull' approvvigionamento di carbon fossile si è pur proposta l'economia di due milioni, o per dir meglio, la spesa primitiva fu ridotta alla metà, dicendo che *cotale diminuzione è fatta per essere i magazzini provveduti dell'intera quantità di combustibile a ciascuno assegnata.* Ma non sarebbe permesso il chiedere: se il totale di questi magazzini è poi sufficiente ai bisogni? Si ignora forse che in fatto di combustibile noi dobbiamo per intiero dipendere dall'estero? Il generale Bixio che voleva in Ancona un deposito di almeno 100,000 tonnellate di carbon fossile, e più volte ha insistito e giustamente su tale proposito in Parlamento tanto con Menabrea, quanto con Persano, pochi mesi addietro egli pure addusse alla Camera l'esempio del 1859, in cui il Governo inglese si serbò in propria facoltà di dichiarare o no se il carbon fossile fosse di contrabbando di guerra: ma cotali suggerimenti riuscirono ben infruttuosi e superflui, poichè non crediamo di errare se esprimiamo il dubbio che la totalità del combustibile raccolto in tutti i depositi della marina sia ancor ben lungi dal raggiungere quella cifra che l'onorevole Bixio domandava soltanto per Ancona. E qualora tra pochi mesi si dovesse andare in Adriatico per qualche cosa di serio, dove si troverà il carbon fossile?

In altro numero di questa *Riaista* noi abbiamo dimostrato palesemente come siamo tutt'altro che oppositori all' onorevole Cugia: noi d' altra parte non abbiamo nè personalità di sorta con chicchessia, nè mire ambiziose. Noi parliamo soltanto ed esclusivamnnte nell'interesse di quel ramo di forza pubblica che abbiamo impreso a propugnare, accingendoci alla compilazione di questa *Rivista* per solo bene della nazione, la quale ha bisogno di possedere una marina forte, numerosa, ordinata e ben condotta da coloro cui n'è affidata l'amministrazione.

RACCOMANDAZIONI AL GOVERNO.

Istituto di Napoli a Chiaja. — Dopochè in uno dei precedenti numeri della nostra Rivista abbiamo parlato della *scuola degli alunni marinai di Napoli*, varii giornali si occuparono di codesta istituzione che da tre e più anni si lascia languire senza alcun vantaggio nè per il Governo, nè per i cittadini che più vi sono interessati. Insistiamo quindi di nuovo su tale proposito, e crediamo che il Municipio di Napoli e la Camera di commercio di quella città devono mettersi d'accordo ed insistere presso il ministro del Commercio affinche faccia qualche cosa a pro di una istituzione che è destinata a recar immenso proficuo a quella città. — Non ci rivolgiamo al ministro di Marina dacchè ci sembra che desso *legalmente* non possa vantar alcun diritto per entrare in consimile questione, spettando quell' istituto al commercio marittimo.

La Compagnia dei salvatori di Napoli. — Napoli avrà tra breve quanto può abbisognare ad un centro commerciale marittimo, ad una città di 500,000 abitanti, ad un porto ove trovasi un arsenale militare di marina e vi risiede un comando di dipartimento, affinchè una nave che ha la sventura di battere sugli scogli non vada miseramente perduta a pochi metri dal porto di pieno giorno, come successe pochi giorni addietro ad un brigantino mercantile, ad onta che avesse inalberata la bandiera di soccorso. — Napoli avrà dunque la sua compagnia di salvamento, e cotale istituzione la si deve intieramente ed esclusivamente ad *Alessandro Dumas.* Senza la sua iniziativa nessuno si sarebbe commosso, ne siamo certi; poichè disgraziatamente per l'Italia il giornalismo italiano non si occupa delle questioni che interessano la marina ed il commercio marittimo. — *Dumas* ha fatto appello innanzi tutto ai ministeri affinchè

sottoscrivessero ognuno per 100 lire. Ci sembra opportnno ricordarlo, dacchè non abbiamo peranco veduta sulla lista dell' *Indipendente* l'offerta di alcun ministero, nè di alcun ministro.

Consoli di Marina e capitani di porto. — Non soltanto al ministero di Marina, non solo all'articolista del *Giornale della Marina* sul codice della marineria mercantile, ma a quanti si interessano di cose marittime e di istituzioni navali raccomandiamo la seguente notizia tratta dal *Corriere Mercantile* del 4 corrente mese :

« Il console di marina, avv. Corrao, incaricato dal Ministero « a procedere all'inchiesta del naufragio del brich barca *Sicilia*, a norma dei regolamenti marittimi, ha ricevuto l'interrogatorio del capitano Dassori testè giunto in Genova.

« Dalle risposte del capitano alle varie domande sopra punti « di nautica direttegli dal predetto console, parrebbe che l'investimento sulle secche di Boa-Vista, fosse avvenuto in conseguenza di una forte deviazione cagionata dalle correnti, « sulla corsa calcolata la sera precedente in rilevazione dell' Isola del sole. »

Cotale notizia ci ha l'aspetto di un vero *comunicato* e ci confermiamo maggiormente in questa nostra opinione dacchè il *Corriere*, nel parlare di cose marittime, sa adoperare termini più esatti di quelli che riscontransi nelle poche linee che vennero inserte sopra una questione sufficientemente importante. Ciò sia detto solo di passaggio. Ma il punto su cui richiamiamo l'attenzione del Governo e del Parlamento si è sul disposto dei regolamenti i quali incaricano il *console* a far un'inchiesta sopra argomenti speciali e tecnici, anzichè il capitano del Porto che è persona di mare. A parte i meriti del signor Corrao, che non abbiamo l'onore di conoscere, a parte il fatto deposto dal capitano Dassori, noi chiediamo che cosa possa intendersi di navigazione un impiegato di amministrazione? — In qualsiasi questione tecnica le inchieste si affidano a periti del fatto, per-

chè in marina si dovrà sempre procedere in un modo che non è certo il più logico? — Rivolgiamo codeste considerazioni al Parlamento nel caso in cui vi dovesse venir in discussione il Codice della marina mercantile con i suoi intendenti di marina.

Regolamento di disciplina e punizioni. — Un giornale di Genova aveva data notizia, che un marinaio messo in punizione sugli alberi di un bastimento ancorato in quel porto, fosse morto dal freddo, trovandosi in quella posizione esposto al rigore delle intemperie. Codesta notizia venne smentita: però noi crediamo che un tal genere di castighi sia permesso dai regolamenti, o quanto meno dalla consuetudine, poichè ignoriamo se la Marina possegga peranco un regolamento di disciplina. Un tal castigo non ci pare che si debba infliggere nell'anno di grazia 1864, tanto più che quell'esposizione sugli alberi non presenta molta serietà per se stessa in un porto che è così popolato come quello di Genova. Ci sembra che vi sieno altri modi di punizione, e su ciò chiamiamo l'attenzione dell'onorevole Cugia perchè vegga se non convenga abolire affatto l'esposizione dei marinai sugli alberi.

La fregata « Re d'Italia ». — Dopo l'allarme dato dal telegramma che annunciava la perdita di questa nave, speriamo che il ministero di Marina si vorrà persuadere come non convenga far costrurre all'estero le proprie navi da guerra in causa dei pericoli di *varia natura* ai quali si corre incontro prima di trovarsi in possesso del bastimento costrutto. Siamo persuasi che l'onorevole Cugia farà il possibile perchè sollecitamente sia consegnata l'altra pirofregata il *Re di Portogallo*, e noi vorremmo che si preferisse di ultimarla nel regno anzichè in America. Intanto aspettiamo ulteriori ragguagli sul fatto dell'investimento del *Re d'Italia*, ragguagli che non possono mancare di giungere al Ministero.

La fregata « Maria Pia ». — Codesta nave corazzata si attendeva in Genova per la metà di dicembre. È ormai passato un mese ed ancor non vi è giunta. Eppure, stando alle asserzioni

del *Giornale della Marina*, gl'inconvenienti che vi si riscontrarono erano di *lieve* entità.

Ringraziamo il capo del gabinetto del ministero della Marina per aver tenuto conto del desiderio che pubblicamente gli abbiamo espresso, pregandolo a non escluderci dal novero di quei periodici cui si spediscono gli *avvisi ai naviganti* che ora sono inviati anche alla nostra *Rivista* che nel prossimo numero ne darà un sunto.

ATTI UFFICIALI CONCERNENTI LA MARINA

Mese di dicembre 1863.

Con reale decreto 6 p. p. venne istituita a bordo di una delle fregate dello Stato una scuola per gli allievi marinai cannonieri. — Al decreto anzidetto va annesso il relativo regolamento.

Mentre promettiamo nel prossimo fascicolo d'occuparci di tale istituzione, dobbiamo applaudire a cotale idea che garantirà alla flotta un personale istrutto in uno dei rami importantissimi delle cognizioni richieste dagli equipaggi.

-- Una disposizione ministeriale della direzione Materiale determina con la data 6 dicembre che per la confezione dei cannelli fulminanti s'abbia ad impiegare il clorato di potassa anzichè il fulminato di mercurio.

-- Al 29 novembre venne con reale decreto riordinata la scuola degli allievi macchinisti, ed autorizzati i macchinisti ausiliarii ad entrare nel corpo dei macchinisti permanenti.

-- Con altro decreto della stessa data (29 novembre) si portarono delle variazioni nel programma di concorso degli allievi macchinisti che aspirano al posto di aiutanti delle macchine.

-- Due circolari in data 18 p. p. ordinano ai capitani di Porto di corrispondere col ministro per tutto ciò che si riferisce ai lavori dei porti, agli avvisi dei naviganti ed ai bollettini meteorologici.

In addietro cotale corrispondenza era rivolta ai comandi dei dipartimenti, sebbene trattasse di questioni che spettano alla marina mercantile ed al commercio marittimo.

-- Un decreto ministeriale approva il regolamento per la biblioteca del ministero con la data 22 p. p.

-- La circolare 22 dicembre, n° 11936, domanda ai consoli di marina la situazione del personale della marina mercantile al 31 dicembre 1863. -- Cotale disposizione farà finalmente conoscere con esattezza il numero degli inscritti marittimi, dacchè la circolare medesima annuncia che se ne farà la pubblicazione sull'Annuario. -- Non possiamo però astenerci dal

rimarcare come la circolare suddetta è emanata dalla Direzicne generale del personale *militare;* locchè conferma sempre più le considerazioni che la nostra *Rivista* ha esposto sulla dipendenza della marina mercantile da quella militare.

— Sebbene non emanato dal ministero della Marlna, pure riportiamo il seguente decreto con la relazione che lo precede, trattandosi di cosa che deve grandemente interessare la navigazione:

Relazione a S. M. fatta in udienza del 13 *dicembre* 1863.

Sire,

L'importanza che hanno nel vivere civile gli studi meteorologici e la convenienza non dubbia che le osservazioni fatte nei diversi punti della Penisola dieno risultati pratici degni d'osservazione, hanno indotto il riferente ad esaminare se non fosse possibile di adottare in Italia quel sistema di messaggi meteorologici già stabilito in Inghilterra ed in Francia.

Questo sistema consiste nel raccogliere per telegrafo in un centro comune le osservazioni meteorologiche fatte nei diversi punti dello Stato, e nel trarre da queste indicazioni, seguendo certe leggi sulla propazione delle burrasche, alcuni presagi sull'andamento del tempo per alcuni giorni, che si trasmettono ai porti di mare come avvertenza ai naviganti.

Attualmente dagli osservatorii meteorologici delle principali città d'Italia si trasmettono questi dati all'osservatorio di Parigi, dal quale ne viene fatto l'uso predetto.

Sarebbe ora pensiero del riferente che venisse anche in Italia determinato un centro a questi studi ed esperimenti, aumentandoli e stabilendo che nelle principali stazioni telegrafiche dello Stato, a cura degli stessi impiegati, fossero quasi come da tanti piccoli osservatorii meteorologici fatte le sopraddette osservazioni, le quali una con quelle fatte negli altri osservatorii sarebbero trasmesse al sopraddetto centro perchè ivi fossero trasformati in presagi.

La configurazione geografica dell'Italia che ha sì grande estensione di spiaggie marittime, e l'incremento che il suo commercio prende continuamente, rendono inutile il trattenersi a dimostrare l'importanza di tale instituzione, che per essere attuata, crede il referente possano bastare gli osservatori esistenti attualmente, quando vengano acconciamente coordinati e collegati colle principali stazioni telegrafiche.

Ed è perciò che il riferente, presi gli opportuni concerti co'suoi colle-

ghi della Pubblica Istruzione e della Marina, ha l'onore di proporre alla M. V. la nomina di una Commissione, la quale sia incaricata di studiare l'attuazione di un tale progetto, e proporre al Governo di V. M. le norme regolamentarie che dovrebbero regolare siffatte instituzioni. Il riferente si persuade quindi che V. M. vorrà approvare la proposta sanzionandola coll'apporre l'augusta sua firma all'unito schema di decreto.

VITTORIO EMANUELE II

per grazia di Dio e per volontà della nazione

RE D'ITALIA

Considerando i vantaggi che apporterebbe alla navigazione un ordinato sistema di osservazioni meteorologiche;

Considerando che tali osservazioni potrebbero pure essere fatte nelle principali stazioni telegrafiche del Regno, le quali dovrebbero essere collegate cogli osservatorii meteorologici già esistenti, allo scopo di trarne il maggior utile possibile;

Sulla proposta del nostro ministro segretario di Stato per i Lavori pubblici, di concerto con quelli dell'Istruzione pubblica e della Marina,

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1. È nominata una Commissione incaricata di studiare e proporre l'instituzione di piccoli osservatorii meteorologici nelle principali stazioni telegrafiche del Regno, il modo come debbano le osservazioni fatte sulle medesime e negli altri osservatorii già esistenti trasmettersi ad un comune centro, e le norme perchè da questo centro si comunichino ai porti principali ad uso dei naviganti i presagi che dalle osservazioni medesime saranno per dedursi.

Art. 2. Sono chiamati a far parte della predetta Commissione i seguenti funzionari, cioè:

Pel ministero dei Lavori pubblici,

Il commend. prof. Carlo Matteucci, ispettore generale dei telegrafi e senatore del Regno, il quale ne assumerà la presidenza;

Pel ministero dell'Istruzione pubblica,

Il cav. Gilberto Govi, prof. di fisica nell'università di Torino;

Pel ministero della Marina,

Il cav. Galeazzo Maria Maldini, luogotenente di vascello.

Il nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici è incaricato dell'esecuzione del presente decreto che sarà comunicato alla Corte dei conti, e pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Data a Torino addì 13 dicembre 1863.

VITTORIO EMANUELE.

L. F. Menabrea.

LETTERA DELL'AMMIRAGLIO PERSANO

Alle osservazioni che l'ammiraglio Persano pubblicava, nell'ultimo fascicolo della nostra RIVISTA, sul Piano organico della Marina, vi abbiamo fatto precedere alcune parole onde mostrare come senza ledere agli obblighi che la disciplina militare impone a coloro che vi sono soggetti, si possa però discutere l'organizzazione della marina nei suoi principii generali anche da parte degli ufficiali che la compongono. Ci duole che cotale nostro pensiero non sia stato chiaramente espresso e che quindi l'onorevole ammiraglio abbia potuto dare alla nostra premessa una differente interpretazione come rilevasi dalla lettera che egli ci ha diretto e che qui pubblichiamo:

Onorevole Sig. Direttore.

Nel renderle grazie per quanto vi può essere di gentile a mio riguardo nelle parole della prefazione che la Direzione della *Rivista marittima* credette di apporre alla stampa che si compiaceva fare delle mie osservazioni sugli studi pel piano organico della regia Marina italiana, mi sento in dovere, zelante come sono di stretta disciplina, di manifestarle, che si sarebbero per certo male interpretati i miei sentimenti, ove per avventura si fosse creduto che colle mie osservazioni avessi avuto in mira di entrare in discussione su quanto può essere stato emanato, o può emanarsi dal ministero da cui dipendo, mentre non solo non ne ebbi il pensiero pel caso presente, ma non sarei per

farlo in appresso mai, perchè ciò sarebbe lo stesso che ledere la disciplina, in cui per fermo sta ogni forza di ogni saggio e costante ordinamento militare.

L'essermi fatto lecito ad esporre la mia maniera di vedere su quegli studi fu primo ed unico impulso il pensiero che per mezzo della pubblicazione ministeriale che se ne faceva, si venisse a chiedere il parere generale sugli stessi, mentre, per esser io ufficiale superiore della regia Marina, mi sarei meno che non altri, creduto in diritto di poter altrimenti dire pubblicamente la propria opinione, approvando le circolari ministeriali che, mi piace avvertirlo per modo di digressione, non vietano esporre le idee a vantaggio della cosa pubblica, ma sì bene proibiscono discutere su quanto è disposto dalla superiorità.

Pregando la di lei cortesia a voler far inserire questa mia lettera nel prossimo fascicolo della sua *Rivista*, voglia gradire ad un tempo i sensi dell'alta stima coi quali ho l'onore dichiararmi

Di Lei, onorevole signor direttore,

Devotissimo Servitore
CARLO DI PERSANO
Ammiraglio.

Genova, il 1° dicembre 1863.

NOMINE, PROMOZIONI, ONORIFICENZE, ECC.

Con disposizione ministeriale del 24 *novembre* 1863.

Mancini Vincenzo, capitano di 1ª classe nell'ufficialità dei bagni. -- Rettificato l'errore occorso nell'*Annuario Ufficiale della Marina* 1863, circa la di lui sede di anzianità, ed assegnatogli il posto che gli compete, secondo la data di nomina al grado di capitano, per cui risulta il 1° della classe.

Brunod Giacinto, luogotenente id. -- Id. id., e classificato il 4° tra gli uffiziali del suo grado, ossia prima del signor Ficarotta Giovanni, e dopo il signor Campaiola Ventura.

De Mauro Luigi, luogotenente id. -- Id. id. e classificato il 15° id., ossia tra i signori Baglivo Gennaro e Ferrarini Gritti Filippo.

Con regi decreti del 29 *novembre* 1863.

Di Clavesana, cav. Alfredo, capitano di vascello di 1ª classe nello Stato maggiore generale della Marina. -- Nominato comandante la pirofregata di 1° ordine *Duca di Genova.*

De Viry barone Enrico, capitano di vascello di 2ª classe nello Stato maggiore id. -- Nominato comandante la pirofregata di 2° ordine *Maria Pia.*

Vitagliano cav. Ruggiero, capitano di fregata di 1ª classe nello Stato maggiore idem. -- Nominato comandante la pirocorvetta di 1° ordine *Magenta.*

Migone Sebastiano, commissario di 1ª classe nel Corpo di commissariato della Marina militare. -- Nominato cavaliere dell'ordine dei ss. Maurizio e Lazzaro.

Picco Vittorio, contabile principale nel corpo stesso. -- Idem.

Quaranta cav. Camillo, commissario di 1ª classe nel corpo suddetto in aspettativa per sospensione dall'impiego, -- Richiamato in attività di servizio colla paga stabilita pel suo grado a partire dal 1° dicembre 1863.

Torre Federico, scrivano nel corpo suddetto. -- Nominato assistente di magazzino a partire dal 1° dicembre 1863 con anzianità dal 19 settembre 1861.

Pitscheider Luigi, volontario id. -- Nominato scrivano nel corpo stesso coll'annua paga di lire 1200 a partire dal 1° dicembre 1863.

Amoretti Felice, id. id.

De Cosa cav. Giovanni, maggiore nel 1° reggimento fanteria Real Marina. -- Collocato a riposo dietro sua domanda per anzianità di servizio, ed ammesso a far valere i titoli pel conseguimento della pensione a datare dal 1° dicembre corrente.

Di Montezemolo cav. Giuseppe, capitano di vascello di 1ª classe nello Stato maggiore generale della Marina. -- Collocato in aspettativa, dietro sua domanda, per motivi di salute con metà paga, per la durata di un anno, a datare dal 1° dicembre corrente.

Con determinazione sovrana del 29 *novembre* 1863.

Tassara Nicola, da Carloforte, marinaro mercantile. -- Accordata la menzione onorevole al valore di marina, per aver salvato il giorno 8 settembre p. p. tre individui in pericolo di annegare nelle vicinanze di Carloforte.

Con determinazione ministeriale approvata da S. M. in udienza del 29 *novembre* 1863.

Ferajolo Gaetano, capitano di 2ª classe nell'ufficialità dei bagni. -- Promosso capitano di 1ª classe nell'uffizialità medesima.

Denegri Eugenio, id. id.

Borea Giacomo, id. id.

Gubitosi Achille, id. Id.

Con decreto ministeriale del 29 *novembre* 1863.

Magnani-Ricotti Giovanni, sottotenente di vascello nello Stato maggiore generale della Marina. -- Nominato aiutante di bandiera del comandante in capo del 1° dipartimento marittimo in surrogazione dell'altro ufficiale di pari grado Cambiaso marchese Luigi, con effetto per la decorrenza o cessazione delle relative indennità di funzioni di lire 300 a datare dal 1° dicembre corrente.

Con ministeriale decreto del 30 *novembre* 1863.

Fenoglio Giuseppe, operaio fuochista. -- Nominato aiutante macchinista coll'annua paga di lire 840, e cogli altri vantaggi stabiliti dalla tabella n° 2 annessa al regio decreto 25 settembre 1862, a partire dal 1° dicembre 1863.

Gambino Francesco, id. id.

Con decreto ministeriale del 2 *dicembre* 1863.

Ferretti Giacomo, scritturale d'amministrazione dei bagni, con paga di lirs 1400, addetto alla direzione centrale di Genova. -- Collocato a riposo per anzianità di servizio, per avanzata età, e per motivi di salute, ed ammesso a far valere i propri titoli a pensione, a partire dal 1º gennaio 1864.

Con regi decreti del 3 *dicembre* 1863.

Vitagliano cav. Antonio, capitano di vascello di 2ª classe, direttore del bagno centrale di Palermo. -- Collocato a riposo per anzianità di servizio ed avanzata età, ed ammesso a far valere i suoi titoli a pensione, a datare dal 1º gennaio 1864.

Vitagliano cav. Antonio, suddetto. -- Nominato uffiziale dell'ordine equestre Mauriziano.

Sciamana Lorenzo, applicato di 3ª classe nel ministero della Marina. -- Revocato dall' impiego per mancanza contro l'onore.

Porzio Andrea, applicato di Sanità marittima di 2ª classe, in aspettativa per motivi di famiglia. -- Collocato a riposo per anzianità di servizio ed ammesso a far valere i suoi titoli pel conseguimento di una pensione, a datare dal 16 dicembre 1863.

Merlin Luigi, luogotenente di vascello di 1ª classe nello Stato maggiore generale della Marina. -- Destinato alle funzioni di aiutante maggiore in 1º della 2ª divisione del corpo Reale Equipaggi, in surrogazione dell'uffiziale di pari grado Mantese Luigi, che ne rimane esonerato; con effetto per la decorrenza o cessazione dell'annua indennità di lire 400 a datare dal 1º dicembre volgente.

Bracale reverendo Cesare, cappellano di 1ª categoria nella Regia Marina. -- Dispensato da ogni ulteriore servizio, in seguito a sua domanda, a datare dal 1º volgente mese.

Sartorio Pietro, detto, detto. -- Croce di cavaliere nell'ordine dei Santi Maurizio e Lazzaro.

Con regi decreti del 6 *dicembre* 1863.

Strucchi Giuseppe, maggiore nel 2º reggimento fanteria Real Marina. -- Trasferto, collo stesso grado, nello Stato maggiore dei bagni, e nominato direttore centrale, colla conservazione dell'anzianità nel grado medesimo. nonchè della divisa del Corpo a cui apparteneva.

Con regio decreto 6 *dicembre* 1863.

Leonardi Paolo, già scrivano del Lazzaretto di Palermo. -- Collocato a

riposo a partire dal 1° corrente mese, ed ammesso a far valere i titoli pel conseguimento di una pensione.

Fiorentini Francesco, già capitano del soppresso Lazzaretto di Posilipo. Id.

Cirillo Carmine, già ufficiale della soprintendenza generale di salute in Napoli. Id.

Con regio decreto del 3 *dicembre* 1863.

De Martino Edoardo, già piloto di 3ª classe nello Stato maggiore generale della Marina, capitano di 1ª classe nella marina mercantile nazionale. -- Ammesso al regio servizio e nominato piloto di 3ª classe nello Stato maggiore medesimo, con decorrenza della relativa paga di lire 1500 a datare dal 1° gennaio p. v.

Con regi decreti del 13 *dicembre* 1863.

Avogadro cav. Lodovico, capitano di vascello di 1ª classe nello Stato maggiore generale della Marina. -- Croce di ufficiale nell'ordine dei Santi Maurizio e Lazzaro.

D'Humilly de Chevilly nob. Pietro, colonnello comandante il 2° reggimento fanteria Real Marina. Id.

Bassi Luigi, capitano di fregata di 2ª classe nello Stato maggiore generale della Marina. -- Croce di cavaliere dell'ordine suddetto.

Sery Antonio detto. Id.

Albini cav. Augusto, luogotenente di vascello di 1ª classe, ivi, id.

Pesce dott. Francesco, medico di vascello nel Corpo sanitario della regia Marina. -- Collocato in aspettativa dietro sua domanda, per infermità temporarie non provenienti dal servizio, con metà paga è per un anno, a datare dal 1° gennaio pross. vent.

Testa Giovanni, maggiore nell'ufficialità dei bagni. -- Nominato cavaliere dell'ordine dei Santi Maurizio e Lazzaro.

Cirincioni Vincenzo, vice-console di marina di 3ª classe a Portoferraio. -- Rivocato dal suo grado e impiego per abituale negligenza in servizio, a datare dal 16 volgente mese.

Con determinazione sovrana del 13 *dicembre* 1863.

Ribotty Augusto, capitano di vascello di 1ª classe. -- Cessa dalle funzioni di comandante della scuola di marina del 1° dipartimento, ed è nominato capo di Stato maggiore della real Squadra d'evoluzione.

Di Brochetti Enrico, detto. -- Cessa dalle funzioni di comandante della

Maria Adelaide, ed è chiamato al comando della regia scuola di marina del 1° dipartimento.

Roberti Amilcare, capitano di fregata di 1ª classe. -- Nominato al comando della pirofregata di 1° ordine *Maria Adelaide.*

Arminjon Vittorio, capitano di fregata di 2ª classe. -- Cessa dalle funzioni di capo dello Stato maggiore della Squadra d'evoluzione, ed è chiamato al comando della fregata *Partenope*, nave-scuola per i marinari-cannonieri.

Montemayor Ferdinando, capitano di fregata di 1ª classe. -- Cessa dal comando della corvetta *Zeffiro*, per assumere il comando della corvetta *Cristina*, colle funzioni di comandante superiore della flottiglia novizi e mozzi.

Pepi Roberto, capitano di fregata di 2ª classe. -- Chiamato al comando della corvetta *Zeffiro.*

Sery Antonio, detto. -- Cessa d'essergli affidato il comando del brigantino *Daino.*

Bajo Alessandro, detto. -- Nominato al comando del regio brigantino *Daino.*

Con disposizione ministeriale approvata da S. M. in udienza del 13 *dicembre* 1863.

Lantieri Giovanni, sottotenente nel 2° reggimento fanteria Real Marina. -- Destinato alle funzioni di aiutante maggiore in 2° del reggimento istesso, con l'annua indennità di funzioni di lire 150 a datare dal 1° gennaio prossimo venturo.

Con regi decreti 17 *dicembre* 1863.

Moriondo Giuseppe, medico di vascello nel Corpo sanitario della regia Marina, in aspettativa per riduzione di corpo. -- Richiamato in effettività di servizio con lo stesso grado ed ammesso a godere dell'annua paga di lire 4500, a datare dal 1° gennaio pross. vent.

Vandersi Aurelio, luogotenente nel corpo fanteria Real Marina. -- Collocato a riposo dietro sua domanda per anzianità di servizio, ed ammesso a far valere i titoli a pensione, a datare dal 1° gennaio pross. vent.

Spanò Carlo, applicato di marina di 3ª classe ad Amantea. -- Collocato in aspettativa per motivi di salute, coll'assegnamento annuo di lire 400, a partire dal 16 corrente mese.

Con regi decreti del 20 *dicembre* 1863.

Assante Francesco, guardiamarina di 1ª classe nello Stato maggiore ge-

nerale della Marina. -- Promosso sottotenente di vascello nello Stato maggiore medesimo con riserva d'anzianità.

Tiby Carlo, luogotenente nel corpo fanteria Real Marina. -- Promosso capitano di 2ª classe ivi.

De cosa Luigi, detto. Id.

Pucci Enrico, detto. Id.

Avena Tommaso, detto. Id.

Daneo Camillo, detto. Id.

Giannattasio Michele, sottotenente ivi. -- Promosso luogotenente.

Lari Enrico, detto. Id.

Teseo Salvatore, detto. Id.

Con decreto ministeriale ed in seguito di approvazione data da S. M. in udienza del 20 *dicembre* 1863.

Oliva Lazzaro, capitano di 2ª classe nel corpo fanteria Real Marina. -- Promosso alla 1ª classe.

Trona di Clarafond cav. Gaetano, detto. Id.

Con decreto ministeriale del 21 *dicembre* 1863.

De Caro Luigi, vice-console di marina di 3ª classe a Cefalù. -- Sospeso dall'impiego, con metà paga, a partire dal 1° gennaio 1864, in attesa di giudizio.

Per disposizione ministeriale del 22 *dicembre* 1863.

Quercia Mariano, capo macchinista nello Stato maggiore generale della Marina. -- Nominato direttore della scuola degli allievi macchinisti, a far data dal 1° gennaio 1864.

Con determinazione sovrana del 23 *novembre* 1863.

De Viry Eugenio, capitano di vascello di prima classe nello Stato maggiore della regia Marina. -- Fu autorizzato a fregiarsi delle insegne di commendatore dell'ordine di Cristo confertegli da S. M. il re di Portogallo.

Per disposizione ministeriale del 7 *dicembre* 1863 *approvata da S. M.*

Sanguinetti Edordo. -- Accordato il beneficio della mezza pensione di lire 450, nella scuola di marina del 1° dipartimento.

Serra Luigi. Id.

Severino Tommaso. -- Accordato il beneficio della frazione di pensione di lire 450, nella regia scuola di marina del 2° dipartimento.

Micheli Ruggero.	Id. di lire 450,	id.
De Bono Giovanni.	Id. di lire 517 50,	id.
De Libero Gennaro.	Id. di lire 517 50,	id.
Pignone Alessandro.	Id. di lire 135,	id.
Vitale Ernesto	Id. di lire 135,	id.
Masdea Eduardo.	Id. di lire 517 50,	id.
Frigeri Enrico.	Id. di lire 517 50,	id.

Con decreto ministeriale ed in seguito di approvazione data da S. M. in udienza del 13 *dicembre* 1863.

Parodi Domenico, guardia-marina di 2ª classe. -- Nominato guardia-marina di 1ª classe nello Stato maggiore generale della regia Marina, a far data dal 1° dicembre 1863, ed ammesso a godere della relativa paga in lire 1500 spettante al suo grado, a far tempo dal mese successivo alla data della nomina, ed ascritto al 1° dipartimento.

Farina Carlo,	id.	Id.	al 2°	id.	
Breve Francesco,	id.	Id.	al 1°	id.	
Narducci Filippo,	id.	Id.	al 1°	id.	
Guevara Suardo G°	id.	Id.	al 1°	id.	
Martinez Eduardo,	Id.	Id. 4° giugno 1864,	id. al 1°	dipartimento	
Mirabelli Saverio,	Id.	Id. 1° dicemb. 1863,	id. al 2°	id.	
Rodriguez Ernesto,	Id.	Id. 1° febbr. 1864,	id. al 2°	id.	
Armani Luigi,	Id.	Id. 1° dicemb. 1863,	id. al 1°	id.	
Durante Magno,	Id.	Id.	id. al 2°	id.	
Oneto Francesco,	Id.	Id.	id. al 1°	id.	
Folws Costanzo,	Id.	Id.	id. al 2°	id.	
Arese Antonio,	Id.	Id.	id. al 1°	id.	
Gavotti Giuseppe,	Id.	Id.	id. al 1°	id.	

Con determinazione sovrana del 20 *dicembre* 1863.

Provana Del Sabbione cav. Pompeo, contrammiraglio nello Stato maggiore della regia Marina. -- Fu autorizzato a fregiarsi della gran croce dell'ordine di San Bartolomeo d'Avit confertagli da S. M. il re di Portogallo.

Con regi decreti 27 *dicembre* 1863.

Figari Cesare, sottotenente di vascello nello Stato maggiore generale

della Marina, in aspettativa per motivi di famiglia. -- Dispensato da ogni ulteriore servizio in seguito a sua domanda.

Cacace Achille, piloto di 2ª classe ivi, in aspettativa per sospensione dall'impiego. -- Richiamato con lo stesso grado in effettività di servizio, con anzianità dal 1° dicembre 1861.

Musarelli rever. Francesco, cappellano di 2ª categoria della regia Marina. -- Dispensato da ogni ulteriore servizio in seguito a sua domanda.

Di Mauro Blandonisio, medico di corvetta di 1ª classe nel Corpo sanitario della regia marina. -- Collocato dietro sua domanda in aspettativa per motivi di famiglia, per un anno senza paga.

Polestina Rocco, sottotenente nel corpo Fanteria real Marina, attualmente in aspettativa per motivi di famiglia. -- Richiamato in effettività di servizio con lo stesso grado, con anzianità dal 1° maggio 1861, ed assegnato a prestar servizio presso il 2° reggimento del corpo istesso.

Guadagnino Antonio, sottotenente nell'Ufficialità dei bagni, in aspettativa per sospensione dall'impiego. -- Riammesso in servizio effettivo a partire dal 1° gennaio 1864.

Con disposizione ministeriale 30 *dicembre* 1863.

Acton Emerico, luogotenente di vascello di 1ª classe. -- Destinato ad uffiziale in 2° della *Partenope*, fregata-scuola per i marinari allievi-cannonieri.

Dragonetti Giuseppe, id. -- Idem della piro-fregata ammiraglia *Maria Adelaide.*

Nicastro Gaspare, id. -- Idem delia piro-fregata *Duca di Genova.*

Caffaro Nicola, id. -- Idem della piro-corvetta *Archimede.*

Cottrau Paolo, id. -- Destinato a professore di balistica sulla *Partenope*, fregata-scuola per i marinari allievi-cannonieri.

De Negri Alberto, id. -- Destinato a 1° luogotenente sopra la stessa nave.

DECESSI.

Guiso-Masala Antonio, applicato di marina di 3ª classe, a Bosa. -- Morto il 16 dicembre 1863.

NOTIZIE VARIE

Il capitano di fregata cav. Martin Franklin è chiamato al gabinetto del ministro in luogo del cav. di St-Bon che assunse il comando della pirofregata *Principe Umberto*, nave-scuola delle guardie-marina di 2ª classe.

Il cav. Fincati, capitano di fregata, si reca in Francia per sorvegliare la costruzione delle fregate corazzate che colà si compiono per conto del nostro Governo.

La fregata a vela *Partenope* entra in armamento per la scuola dei marinai cannonieri sotto il comando del capitano Darminjon. Rimane di stazione a Baja presso Napoli.

La flottiglia dei mozzi si reca a Porto ferrajo a passarvi il rimanente della stagione invernale.

Dicesi che la squadra dell'ammiraglio *Provana* debba recarsi a Siracusa.

Il 10 corrente è partita da Genova la pirofregata *Principe Umberto* con a bordo la scuola del corso supplettivo delle guardie-marina; essa incomincia la sua campagna dal levante del Mediterraneo. -- Pare che siasi abbandonato il primitivo progetto d'inviare in Panifico codesto bastimento-scuola.

La pirocorvetta a ruote *Monzambano* è partita da Genova il 10 andante alle ore 1 1[2 antimeridiane trasportando a Napoli i cinque briganti La Gala e compagni ; quindi questo bastimento passa a Cagliari di stazione.

Il capo di divisione del ministero della Marina cav. Penco, è stato

nominato direttore generale del materiale e della contabilità presso lo stesso ministero.

Statistica. -- Per cura del governo della repubblica dell'Uraguai venne pubblicato il primo registro statistico di quello Stato. Da esso ricaviamo i seguenti dati che possono a noi interessare:

Il numero degl'Italiani, residenti nella repubblica, ascendeva nel 1860 a 10,077. La morialità nei due anni 1859-60 fu di 115 individui all'anno. Il movimento commerciale del porto di Montevideo rispetto all'Italia fu il seguente: entrarono nel porto di Montevideo, proveniente d'Italia, nell'anno 1860 n° 70 bastimenti del complesso di 14,330 tonnellate; ne partirono per l'Italia 27 del complesso di 5,768 tonnellate. Dal maggio 1856 al settembre 1860 entrarono al manicomio 17 Italiani, dei quali 3 donne. All'ospedale di carità, nello stesso tempo, entrarono 459 Italiani, di cui solo 35 donne.

Nell'asilo dei poveri in 4 anni non venne accolta che una sola donna italiana dell'età di 48 anni.

Nel 1859 vennero presi e detenuti dalla polizia di Montevideo 204 Italiani, e nel 1860 n° 260, tra cui 4 donne.

Naufragio. -- Negli ultimi temporali del mar del Nord, si è perduta avanti al Texel la cannoniera inglese, il *Lively*, ch'era stata spedita alla ricerca delle barche da pesca che si trovavano al largo, e di cui non si aveva notizia.

BIBLIOGRAFIA

Annuario del Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio. — Questa pubblicazione merita una buona accoglienza dal pubblico. Riservandoci di valercene in modo speciale, diamo intanto l'indice delle materie:

Parte I. — Decreti relativi all'ordinamento ed alle attribuzioni del Ministero — Bilancio del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio per l'esercizio 1863 — Leggi, decreti e regolamenli emanati dal Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, dal luglio 1860 a luglio 1863 — Progetti di legge presentati al Parlamento nella 2.a sessione — Trattati di commercio e di navigazione con le Potenze estere — Ministri dell'Agricoltura, Industria e Commercio dal 1847 al 1863 — Pianta numerica degl'Impiegati del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio — Personale del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio — Impiegati in disponibilità ed in aspettativa.

Parte II. — Servizio forestale — Personale delle Amministrazioni forestali del Regno — Statistica dei boschi del Regno — Amministrazione per la bonificazione dei terreni paludosi nelle Provincie Napolitane — Amministrazione generale di bonificazione nel Napolitano — Bonificazione delle Maremme Toscane — Personale addetto alla bonificazione delle Maremme Toscane — Stato delle bonificazioni, delle irrigazioni e delle risaie — Riparti dei demanii comunali — Personale del servizio demaniale — Quadro delle operazioni demaniali comunali compiute nel corso del 1° semestre 1863 — Ademprivi di Sardegna — Decime, con dominii e servitù reali — Agricoltura e sue varie

attinenze — Monti frumentari — Stato dei Monti frumentari nelle Provincie Napolitane al 1860.

Parte III. — Insegnamento tecnico — Istituti tecnici — Scuole nautiche — Scuole agrarie — Scuole commerciali — Scuole industriali — Scuole minerarie — Istituzioni accademiche — R. Museo industriale italiano — Privative industriali — Industria mineraria — Personale del servizio delle miniere — Stato attuale dell'industria mineraria in Italia — Stato delle miniere.

Parte IV. — Camere di Commercio ed Arti — Società anonime ed accomanditarie — Statistica delle Società anonime ed in accomandita — Commissarii governativi presso gl'istituti di credito e le societa industriali e commerciali — Banca Nazionale — Banca Toscana — Banchi delle Provincie Meridionali — Casse di risparmio — Stato delle Casse di risparmio — Zecche e Marchio — Direzioni delle Zecche, Uffizi del Marchio e Gabinetti d'incisione — Stato della coniazione delle monete d'oro e d'argento — Servizio dei pesi e delle misure — Personale per la verificazione dei pesi e delle misure.

Parte V. — Sull'ordinamento del servizio statistico — Del metodo tenuto nel censimento della popolazione del Regno d'Italia del 1861 — Elenco dei Comuni del Regno d'Italia, disposto per ordine alfabetico, colla rispettiva popolazione, e Circondario e Provincia da cui dipendono — Movimento della navigazione internazionale e di cabotaggio negli anni 1861 e 1862 — Pesca del pesce e del corallo — Stato delle relazioni marittime fra l'Italia e la Francia.